AUTOMOVIL Num.535 1FEBRERO2024 ESPECIAL NOVEDADES ALFA ROMEO 33 STRADALE AUDI Q8 E-TRON EDITION DAKAR

AUTOMOVIL

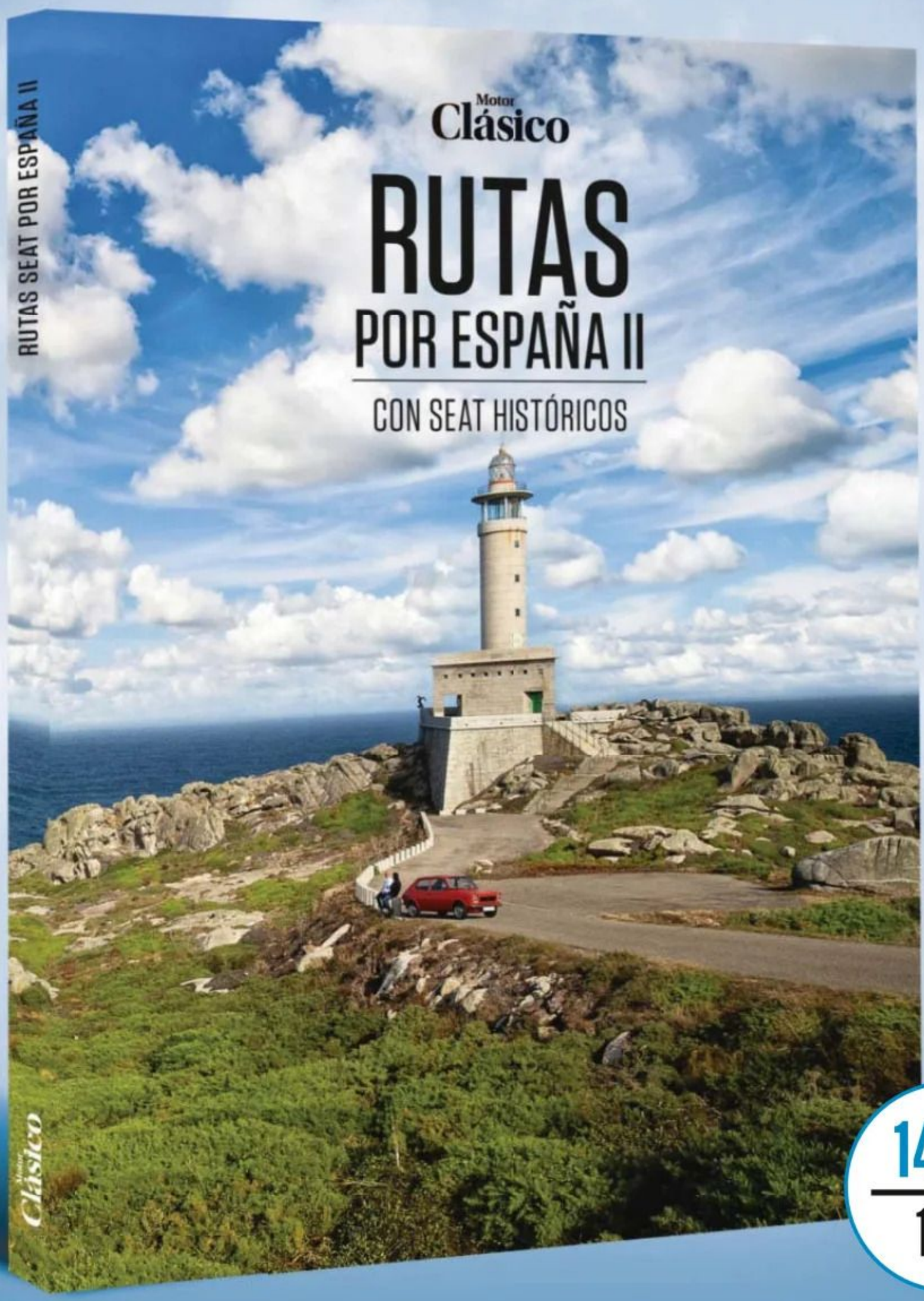
NOVEDADES 2024

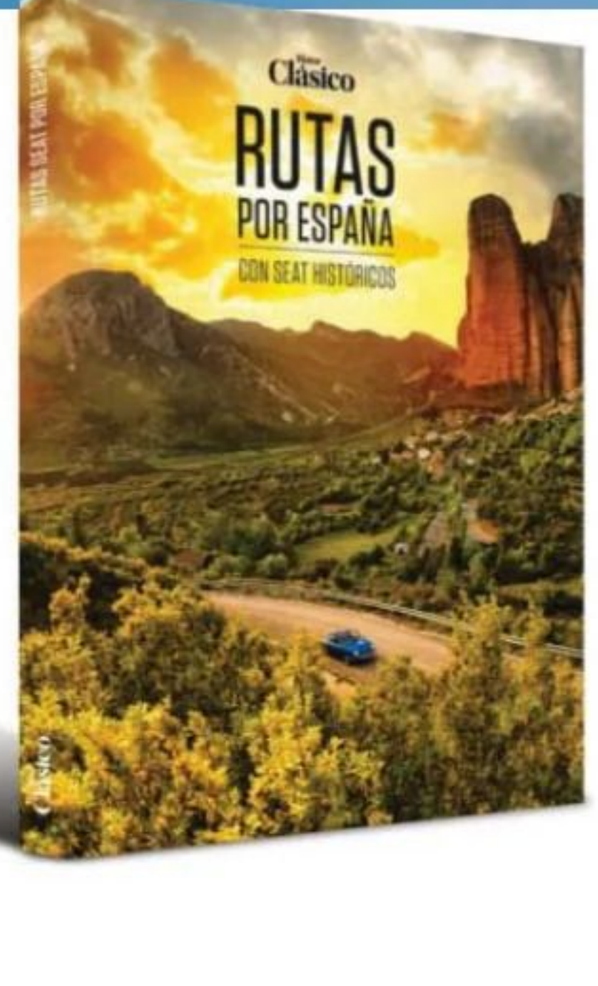
ENLACE AL CANAL
x.com/bynocntelegram

535
02/2024
3,5 €

ALFA ROMEO // ALPINE // AUDI // BENTLEY // BMW // BUGATTI // BYD // CITROËN // DACIA // DS // CUPRA
FERRARI // FIAT // LANCIA // LEXUS // FORD // HYUNDAI // GENESIS // JEEP // KIA // LAND ROVER // LAMBORGHINI
MASERATI // MAZDA // MERCEDES // MG // MINI // MITSUBISHI // NISSAN // OPEL // PEUGEOT // POLESTAR
PORSCHE //RENAULT // SEAT // SKODA // SMART // SUBARU // SUZUKI // TESLA // TOYOTA // VW // VOLVO

lanzarotecaliente.com





Descubre nuestro país con el libro de Motor Clásico: Rutas por España II
Viaja por antiguas carreteras, reencontrándote con nuestra historia, cultura, gastronomía y costumbres, con las fotos más espectaculares

En el primer volumen **"Rutas por España I"**, recorrimos con SEAT Históricos la costa asturiana, el Bajo Aragón, el Pirineo catalán, el Parque Natural de Cabo de Gata almerienese y la Sierra del Guadarrama. Ahora, en **"Rutas por España II"**, realizamos el Camino de Santiago y nos adentramos en la Costa da Morte gallega, la Ruta del Cid alicantina y la Ruta de la Plata.

Ya puedes adquirirlos en nuestra tienda on-line, librerías especializadas y amazon

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es

Start

SOMOS ALFISTAS

Hacía mucho tiempo que no teníamos un Alfa Romeo en la portada de AUTOMÓVIL. Y no era por falta de ganas, sino porque los productos de la marca italiana hay que reconocer que estaban perdiendo cierto brillo deportivo. La fusión de esas grandes empresas que dio fruto al conglomerado Stellantis pues no resultó muy beneficioso para la legendaria firma del biscione. Aunque siguen siendo productos muy buenos y muy interesantes, ese carácter deportivo, con versiones excitantes se dejaron de dar en beneficio de productos más populares y comerciales.

Pero todo eso parece que va a cambiar en un futuro cercano. Y eso que la electrificación no viene precisamente para ayudar en ese sentido, sobre todo para una marca como la milanesa. Pero con la llegada del diseñador Mesonero-Romanos, un entusiasta como pocos del mundo del automóvil y su historia, pues seguro que le dará un impulso como se merece. Y el punto de partida será el 33 Stradale que presentamos en la portada y que recoge toda la esencia el 33 Stradale de hace seis décadas. Para recordarlo todo hemos probado el original y damos los detalles del nuevo nada menos que de la mano del propio Mesonero-Romanos.

Parece ser que este será el impulso que necesita alfa para crecer como marca sin perder el entusiasmo que siempre le ha caracterizado. Prueba de ello es que siempre ha sido una marca de referencia para nosotros en AUTOMÓVIL. Como demuestra a lo largo de los años las innumerables portadas y pruebas de sus modelos más emblemáticos, incluidos los de carreras, donde teníamos un embajador principal, amigo de la casa, que nos contaba todos sus secretos, como es Luis Villamil. No solo fue Jefe de Prensa de la marca del biscione aquí en España, sino que fue uno de sus pilotos oficiales tanto nacional como internacional y uno de los más laureados llevando la bandera de Alfa.

De momento no hemos tenido la oportunidad de probarlo, pero muy pronto haremos una toma de contacto, si bien es una edición limitada a 33 unidades y todas ellas están vendidas. Parecen pocas, pero van a ser 15 más que las unidades producidas del 33 Stradale original de Franco Scaglione. Aunque en este caso el comprador podrá elegir entre una versión de motor de combustión con 620 CV o bien una eléctrica pura de 750 CV. El primero lleva un V6 de doble turbo en posición central-trasera y la segunda cuenta con una batería de 102 kWh que le permite una autonomía de 450 km.
Sin duda puede ser una buena reentré de Alfa al fascinante mundo de los deportivos después del último intento con el 4C o el 8C Competizione. Y nosotros que nos alegramos porque en nuestro corazoncito seguimos siendo Alfistas.

> Sin duda puede ser una buena reentré de Alfa al fascinante mundo de los deportivos después del último intento con el 4C o el 8C Competizione. Y nosotros que nos alegramos porque en nuestro corazoncito seguimos siendo Alfistas.

JUAN IGNACIO EGUIARA
Director
jieguiara@mpib.es
@jieguiara

SUMARIO

x.com/byneontelegram

06
Alfa Romeo 33 Stradale

06
EAlfa Romeo 33 Stradale
El pasado y el presente de un modelo que se reinventa en la nueva era de la electrificación... si quieres.

18
Audi Q8 e-Tron Edition Dakar
La experiencia de la marca en el Dakar se pone al servicio de una versión muy especial del Q8.

22
Alfa Romeo Tonale
Este SUV demuestra que la variedad mecánica es uno de sus secretos.

24
Peugeot E-3008
El eléctrico más ambicioso de la firma del león ya está listo. Comprobamos sus muchas virtudes y sus pocos defectos.

29
Novedades 2024
Analizamos todo lo que va a llegar el año que viene.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

> Ha sido una gran decisión sobre la que hay que pensar durante un tiempo, pero sentí que ahora sería un buen momento para hacer este programa de año parcial".
>
> Kalle Rovanpera (Rallye de Japón) pág. 108

18
Audi Q8 e-Tron edition Dakar

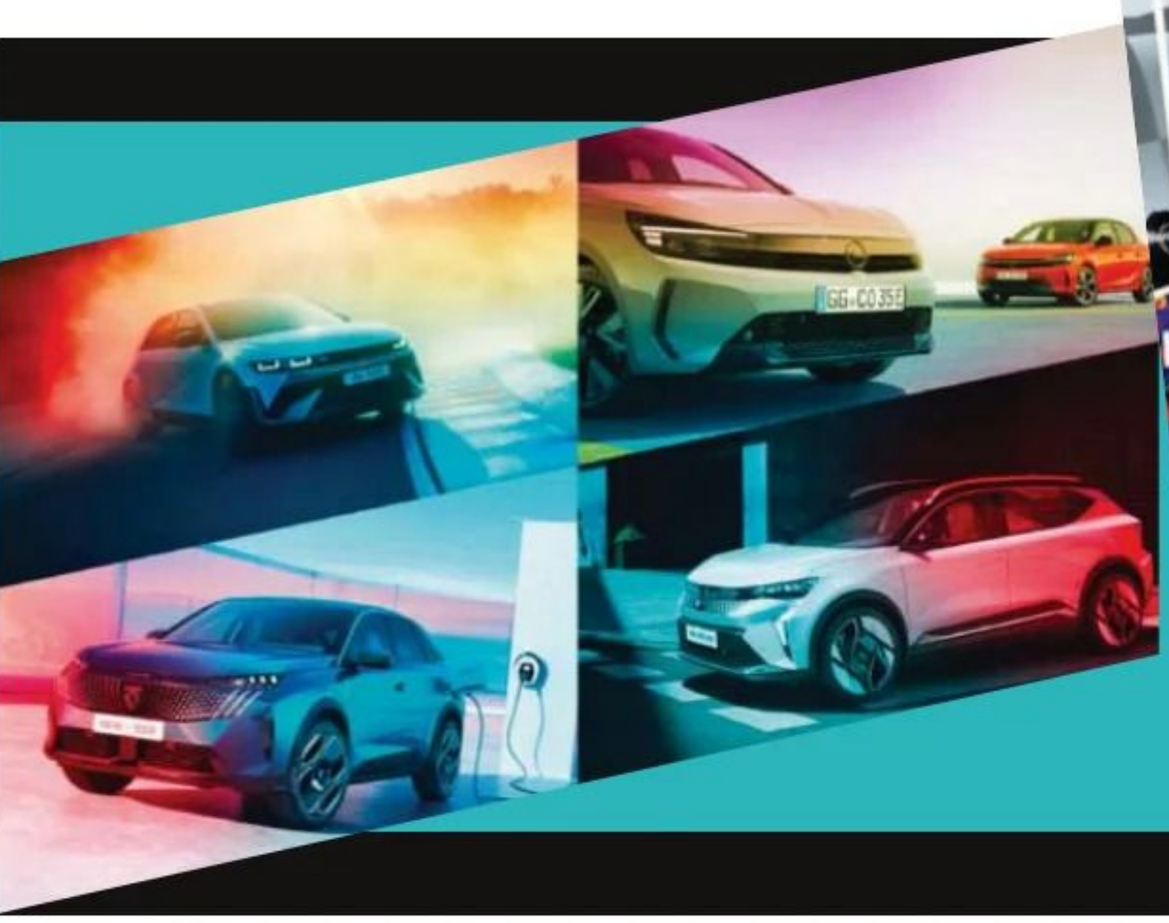
SECCIONES

16 República volante
98 La cara oscura
106 Pit-Lane
112 Power Stage
114 Próximo número
115 Suscripciones

100
Fórmula 1
Las dos últimas carreras de una temporada de récords.

108
WRC
La última cita en Japón sirvió para un triplete de Toyota y la reivindicación de Evans en el equipo.

113
Kalle Rovanpera



107
Max Verstappen

ALFA ROMEO

"EL ALFA 33 STRADALE NOS INSPIRA MUCHO; ¡AHÍ LO DEJO!" ESTAS PALABRAS DEL DIRECTOR DE DISEÑO DE ALFA ROMEO, ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS, ERAN TODA UNA DECLARACIÓN DE INTENCIONES, Y UNA PROMESA CUMPLIDA CON EL NUEVO 33 STRADALE.

Texto: FÉLIX MACÍAS. Fotos: H.D. SEUFERT/F.M./ALFA ROMEO

33 STRADALE

ALFA ROMEO 33 STRADALE

El pasado mes de mayo, Alejandro Mesonero-Romanos nos acompañó en una visita al Museo de Alfa Romeo en Arese y nos avanzó que la marca nos sorprendería a finales de agosto. Aún advertidos, resultaba difícil imaginar que se atreviera con una versión moderna de ese icono presentado en 1967, el Tipo 33, un coche ya legendario, unánimemente considerado como el coche de mayor éxito en competición de la época moderna de Alfa Romeo y, por otro lado, uno de los diseños más fascinantes de la historia.

Por lo tanto, no hay forma de abordar el nuevo 33 Stradale sin valorarlo como una apuesta inesperada y valiente de Alfa Romeo y de su director de Diseño. Alejandro llegó en 2021 a Alfa Romeo y con este proyecto firma su primera creación. Apuntar más alto no es posible. El original 33 de finales de los años 60 concentraba la esencia de la marca, mezclando su herencia técnica en competición con el diseño más equilibrado.

Su filial deportiva Autodelta se encargó de desarrollar el sport prototipo para participar en el Campeonato Internacional de Marcas a partir de 1967. Ese mismo año Alfa Romeo presentó la versión de calle ("stradale") en París. Era un biplaza firmado por Franco Scaglione, que retomaba las líneas, la estructura del coche de carreras y su motor V8 de dos litros creado específicamente para competir.

En el proceso de adaptación a la carretera cambiaba la carrocería de fibra por una de aluminio, adoptaba puertas de apertura vertical y una batalla alargada diez centímetros, así como una potencia reducida a unos 230 CV. Los 33 Stradale fueron construidos artesanalmente por Carrozzeria Marazzi. Todas las unidades fueron distintas, incluso mecánicamente, cambiando su potencia en función del límite de revoluciones establecido (en teoría 8.800 rpm, con respecto a las 10.000 rpm del coche de carreras). También la carrocería tuvo variaciones, tan solo las dos primeras unidades disponían de doble faro y un chasis de magnesio, además de pequeñas diferencias que caracterizaron cada unidad.

El 33 Stradale se planteó como un deportivo excepcional que competía en belleza con el Lamborghini Miura o el Ferrari Daytona, a los que superaba tanto en prestaciones como en precio. Demasiado ambicioso, tenía los defectos inherentes a su naturaleza: se veía superado en prestigio por sus adversarios y adolecía de la incomodidad propia de un coche creado en origen para las carreras.

Tan solo dieciocho chasis fueron fabricados entre 1967 y 1969, pero solo un número indeterminado (ocho mínimo) recibió la carrocería de Franco Scaglione. Cinco chasis fueron utilizados para realizar seis prototipos únicos, mientras el misterio rodeó/rodea a otras unidades. El revés comercial del 33 Stradale no empañó el impacto que tuvo el coche como concepto, y hoy en día es una pieza cotizadísima y objeto de culto como vehículo de colección.

Los esfuerzos de Alfa Romeo estos últimos años para reconquistar parte de la gloria perdida han removi-

NACIDO PARA LA VELOCIDAD. ESPECTACULAR DESDE CUALQUIER ÁNGULO, EL 33 STRADALE IMPRESIONA DESDE SU PUESTA EN MARCHA CON UN RUGIDO QUE SOLO SE PUEDE COMPARAR CON EL DE UN AUTÉNTICO COCHE DE CARRERAS, LO QUE EN DEFINITIVA ES.

EL 33 STRADALE COMPETÍA EN BELLEZA CON EL LAMBORGHINI MIURA Y EL FERRARI DAYTONA Y LOS SUPERABA EN PRESTACIONES

DEL CIRCUITO A LA CALLE. CHASIS TUBULAR, MOTOR V8 DE DOS LITROS OBRA DE CARLO CHITI E INTERIOR MINIMALISTA. LA CARROCERÍA DE ALUMINIO TIENE MUCHA SUPERFICIE ACRISTALADA, PERO LAS VENTANILLAS QUE NO SE ABRÍAN, SOLO DESLIZABA UNA PEQUEÑA ABERTURA.

do su pasado, pero sin lograr una verdadera transformación. La incorporación de Alejandro Mesonero-Romanos auguraba una nueva estrategia que se revela ya audaz, al interpretar y actualizar el 33 Stradale, una delicada empresa supeditada a un imperativo: no defraudar al legado histórico de Alfa Romeo ni decepcionar a los aficionados.

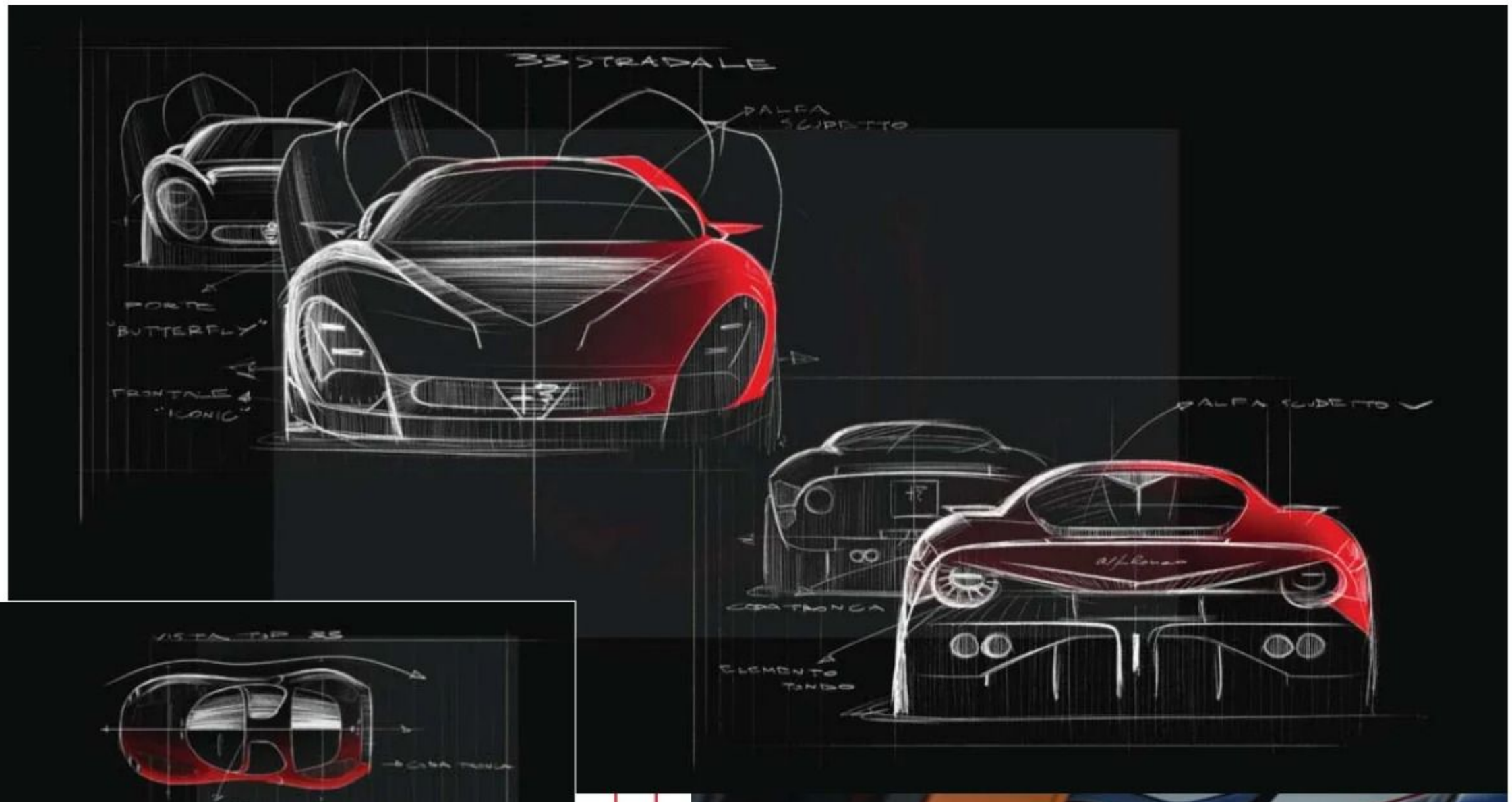
Es más, considerando la posición que ocupa hoy en día Alfa Romeo y su gama actual, crear un superdeportivo de lujo que supere el millón de euros tampoco era una decisión natural. Solo una marca con su pasado podía dar tal paso y ser creíble.

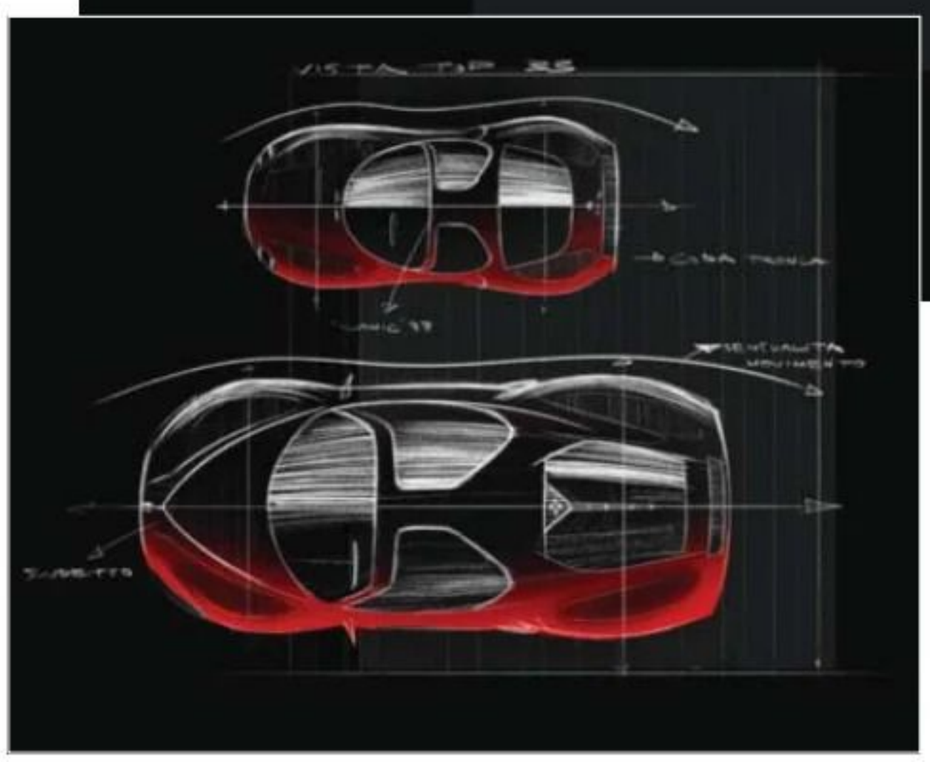
En 2023, Alfa Romeo es una marca global. Pertenece al grupo francés Stellantis, presidido por Carlos Tavares, portugués; su director de diseño, Alejandro Mesonero-Romanos, es español, y el propio director general, Jean-Philippe Imparato, francés, así lo declaraba en la presentación del 33 Stradale: “Alfa Romeo no solo es italiana, es mundial”.

Porque, en efecto, los alfistas no atienden a nacionalidades y la popularidad del símbolo del “biscione” supera con creces las fronteras comerciales, una pa-

ALFA ROMEO 33 STRADALE

CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA, EMPRESA CASI DE ORFEBRERÍA CONSTRUIRÁ ESTE SUPERDEPORTIVO





radoja que parece reforzarse con el moderno 33 Stradale, el primer modelo "fuoriserie" construido en 56 años y del que tan solo se fabricarán 33 ejemplares, ya vendidos.

El proyecto se ha llevado a cabo conjuntamente con los clientes, para que sean ellos mismos quienes definan las características de "su" Alfa 33, por lo que cada ejemplar volverá a ser único, como el original. El concepto de "bottega" está ligado a un taller artesanal dedicado a la concepción individualizada de coches al más puro estilo de los carroceros tradicionales, como es el caso de Carrozzeria Touring Superleggera. Esta empresa casi de orfebrería automovilística construirá este deportivo.

Visto al detalle, el nuevo 33 Stradale dispone de tres únicos colores de carrocería: rojo Alfa, azul Real y verde Villa d'Este; el interior tiene un terminación Tributo o Alfa Corse, consola y botonería son de inspiración aeronáutica de aluminio macizo. Las pinzas de freno pueden ser de color amarillo, rojo o negro, el "scudetto", las llantas y más detalles se pueden personalizar. En cuanto a la mecánica, Alfa Romeo propone dos versiones: una tradicional, con un motor V6 biturbo de tres litros (evolución del V6 2.9 del Giulia Stelvio) de 620 CV, y otra eléctrica con tres motores para un total de 750 CV y 450 km de autonomía… estimados.

Considerando la ambivalencia de este modelo superdeportivo, concebido como monocasco tipo bañera de fibra de carbono (como el Alfa Romeo 4C) con subchasis y estructura superior de aluminio, será interesante comparar ambas concepciones mecánicas, las diferencias de peso y el equilibrio de masas en cuanto a comportamiento y prestaciones se refiere.

TRABAJO DE PRECISIÓN. ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS EXPLICÓ QUE CADA CURVA, SUPERFICIE Y FORMA DEL ORIGINAL 33 FUE ESTUDIADA PARA QUE SU ESENCIA IMPREGNARA LA SILUETA DE LA VERSIÓN 2023.

Según las pruebas preliminares y el objetivo promocional de Alfa Romeo, ambas versiones —térmica y eléctrica— tendrán una velocidad punta de 333 km/h, acelerarán de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos para frenar y detenerse en 33 metros con frenos carbocerámicos. En cuanto a diseño, y con independencia de gustos u opiniones de diferente calado, el nuevo 33 Stradale es una reinterpretación válida de la obra maestra de Franco Scaglione, exquisitamente realizada. Paradójicamente, Mesonero-Romanos declaraba del modelo antiguo: "Hasta sus imperfecciones son bonitas".

Erudito en automoción y su historia, el diseñador español describe el nuevo 33 Stradale como la piedra angular de la futura Alfa Romeo. Lo difícil vendrá ahora, al diseñar nuevos modelos de serie en los que se reflejen las promesas vertidas en este prototipo. Alfa Romeo necesita diseños inconfundibles y seductores que hereden guiños del pasado, una tarea vital para recuperar un prestigio que arranca casi desde su constitución en 1910 y tuvo épocas memorables en el período entre guerras y aun después. Sus triunfos en competición solo rivalizaron con la belleza de unas carrocerías soberbias firmadas por los más prestigiosos artesanos del momento: Touring, Bertone, Zagato, Pininfarina…

ALFA ROMEO 33 STRADALE

La máquina del tiempo

Qué mejor guía para visitar el museo de Alfa Romeo en Arese que el propio Alejandro Mesonero-Romanos. Sin más dilación, el diseñador español llama nuestra atención mencionando el reciente Alfa Romeo Giulia SWB Zagato, un ejemplar único realizado, como indica su apellido, por el carrocero italiano en colaboración con Alfa Romeo para un cliente muy especial que se había quedado sin una unidad del Giulia GTAm. Alejandro se arranca con una confesión personal: "Fue muy interesante ver cómo trabajan aún en Zagato, de una forma admirable, con una atención al detalle y una calidad increíbles... Ya apenas quedan carroceros independientes como ellos y Carrozzería Touring, después de los muchos que hubo aquí en Milán. En parte fueron las marcas las responsables, al crear sus propios departamentos de diseño, como Alfa Romeo con su Centro Stile, que acapararon el diseño y dejaron sin sentido la existencia de esos artesanos...".

Después de este prólogo, Alejandro centra la atención en los modelos 6C de entreguerras, por ejemplo un 2300B de 1938 con una carrocería Castagna, a la que alaba por su simplicidad: "Cuantas menos líneas, más elegante es el resultado. Se aprecia que quien lo hizo sentía las curvas". Cerca hay unos 6C Touring Superleggera. La perfección de su diseño cruzó los años con mínimos cambios, adaptándose y evolucionando. "Tan solo con el frontal el coche se moderniza del todo. Los faros exteriores en los años treinta se fueron integrando poco a poco y llegan a las aletas. Estas, al mismo tiempo, se van fundiendo con el capó y aparecen nervios que tensan la línea mientras la calandra se afina y estiliza", describe el diseñador con admiración.

Es sorprendente comprobar cómo Alejandro observa, estudia y describe los coches. Los rodea y los analiza desde diversos ángulos. Nada le parece obvio o superfluo. En la sección "Belleza" del museo se encuentran prototipos, ejemplares únicos y excepcionales. Ante el Disco Volante, se queda pensativo largo rato, mientras el HP Aerodinámica de 1913 realizado por Castagna y visto de reojo le parece tan extraordinario que se ríe. Pero son los prototipos realizados sobre base del Tipo 33 Stradale los que le fascinan. "Fueron cinco chasis destinados a carroceros independientes. Es fabuloso ver cómo lo interpretaron, de forma totalmente distinta pero con fuerte personalidad todos. El Carabo de Bertone fue un ovni y sigue siendo espectacular; el Iguana diseñado por Giugiaro es una maravilla de equilibrio; mientras el 33/2 Coupé Speciale de Leonardo Fioravanti es admirable por toda la elegancia y discreción características de Pininfarina".

ALEJANDRO OBSERVA Y ESTUDIA LOS COCHES. LOS RODEA Y ANALIZA CADA ÁNGULO, NADA LE PARECE OBVIO

ALFA ROMEO 33 STRADALE

LA SECCIÓN "VELOCIDAD", SIMPLEMENTE SOBRECOGEDORA, MODELOS MÍTICOS DESDE LOS RL Y P1 DE GIUSEPPE MEROSI, LOS MOTORES OCHO EN LÍNEA Y V12 DE VITTORIO JANO

Solo esos tres prototipos están expuestos y hay que precisar que Pininfarina realizó en total tres prototipos a partir de dos chasis. El primero fue el P33 Roadster de 1968, que desapareció para dar lugar en 1971 al P33 Cuneo, ambos obra de Paolo Martin. Más tarde, en 1976, llegaría el Navajo de Gandini para Bertone.

Cuando llegamos ante el 33 Stradale, Alejandro no puede disimular su admiración y vuelve a ejecutar ese ceremonial de escudriñar todos los ángulos antes de hablar. "Es una absoluta obra de arte de Franco Scaglione, la perfecta adecuación de la forma a la función, hasta en los detalles. El scudetto es una plancha troquelada, ligera, simple, hecha a mano. El coche es artesanal y por eso tiene los faros a distinto nivel. ¡Hasta sus imperfecciones son admirables, nos inspira mucho, ahí lo dejo!" (Es la frase con la que arrancamos este artículo).

El Museo Alfa Romeo acaba con la sección "Velocidad", simplemente sobrecogedora, que aun supera las maravillas estéticas vistas anteriormente. Aquí están modelos míticos, los RL, P1 creados por Giuseppe Merosi, los P2, P3 y los motores de ocho cilindros en línea y V12 de Vittorio Jano. Son coches que pilotaron Ugo Sivocci, Alberto Ascari, Tazio Nuvolari... Hay belleza estética en estos monoplazas legendarios y también en los motores, piezas de orfebrería. Por supuesto, están los 158 y 159 Campeones del Mundo de F1 y muchos más. Sin embargo, nuestro anfitrión se detiene ante el tipo 512 de 1940, un monoplaza obra de... Wifredo Ricart, el genial ingeniero español. "El coche que nunca compitió, pero fue fundamental porque llevó a la ruptura con Enzo Ferrari después de enfrentarse con Ricart. Las soluciones técnicas eran revolucionarias, sobre todo por la posición central trasera del motor. Enzo la rechazaba porque era partidario del motor delantero, justificando que los caballos tiran del carro, no lo empujan. Sin embargo, Ricart ganó la pugna y Ferrari no lo aceptó".

También hace una parada ante el 16C Bimotore de 1935, un coche con dos motores de ocho cilindros, ideado por Enzo Ferrari para luchar contra los monoplazas alemanes (Auto Union y Mercedes-Benz). "Era un Alfa Romeo, pero se identificaba solo por el Cavalino Rampante de la Escudería Ferrari. Fue un primer incidente entre Ferrari y Alfa. Nunca funcionó correctamente y acabó su carrera con un récord de velocidad en una autopista a más de 360 km/h, pilotado por Tazio Nuvolari".

La visita al museo es un paseo por la historia del automóvil, de la mano de un artista y un erudito. Alejandro Mesonero-Romanos transmite simpatía y amabilidad, aunque lo fundamental es apreciar cómo lee entre líneas, y nunca mejor dicho. En sus manos y su inspiración está ahora el futuro estético de Alfa Romeo. El lema del museo es "La Máquina del Tiempo". No es una quimera, sino una realidad.

MARAVILLAS. LA VISITA DE LA MANO DE ALEJANDRO FUE UN RECORRIDO RÁPIDO. APRECIAR COMPLETAMENTE EL MUSEO ES IMPOSIBLE EN UN SOLO DÍA.

REPUBLICA VOLANTE

ÁLVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta

ERES RÁPIDO, O ESO CREES.

Un día cualquiera de esos que te tienes que levantar algo más temprano de lo normal, de esos que te lanzas a la carretera aun sin aparecer el sol, días en los que solo pensar que no hay nadie en ese tramo que tienes que recorrer te produce una sonrisa, no muy fuerte hasta que el café haga su efecto.

Ahora entra en juego toda tu configuración, ese coche deportivo, o ultra deportivo que te hace el cero a cien en menos de tres o cuatro segundos, y esas características sabes muy bien que necesitan de tu saber, así que no está de más añadirle un buen alerón, cambiar las suspensiones o añadir un segundo radiador para refrigerar el aceite, todo esto con la certeza del que sabe de coches rápidos. Y con tu alegría arrancas el motor, lo dejas un rato que caliente y sales a trazar esas curvas o recorrer esa autopista solitaria a esas horas de la mañana.

No hay más alternativa que exprimir esos kilómetros con tu juguete que llaman de mayores, nadie delante, nadie detrás y nadie ni nada que salga por los altavoces y no te permita oír perfectamente el motor, acabas por creer sentir incluso el punto puerto inferior o el superior del pistón, estas en una especie de viaje lisérgico que acaba en cámara lenta y viendo las entrañas del coche al estilo intro de Fast & Furious, solo acelerar y saber que eres el más rápido.

En esa soledad perfecta se ven unas luces por el retrovisor, aún están lejos y volviendo la mirada al frente y viendo el logotipo de tu volante te acuerdas de aquel piloto aleatorio que una vez batió el récord en el infierno verde con el modelo que conduces, y recuerdas también que hubo polémica con los neumáticos que utilizó, que si eran de calle o no, de esos hace algún tiempo y ahora los neumáticos que llevas son mucho mejores, así que en tu ecuación te fundirías un par o tres de segundos en el Ring.

Ahí en tu pompa aislado del mundo se está bien, bajas la marcha manualmente como debe ser y como reza en tu gorra “save the manuals” una gorra con la visera doblada que te compraste en un pop-up en la F1 de Abu Dabi, esa gorra que cuando te la pones sabes que vas a conducir, esa acción en un vehículo de la que te sientes parte imprescindible no como los coches automáticos, eres parte de una secta de gente que sabe cosas y los demás no, ahí vas tú y tu deportivo perfecto.

Vuelta la mirada al retrovisor y las luces se van acercando, y aleatoriamente aparece en la memoria aquel viaje con tus amigos a Goodwood y de ella rascas una imagen de ver tu modelo de coche con las pinzas pintadas en verde menta, será la siguiente cosa que hagas, pintar las pinzas y ponerle el vinilo del que te hablan últimamente el PPF en el morro del coche, para que esa pintura exclusiva que pediste nunca se pique con piedras minúsculas al arrimarme al coche de adelante si no va lo suficientemente rápido.

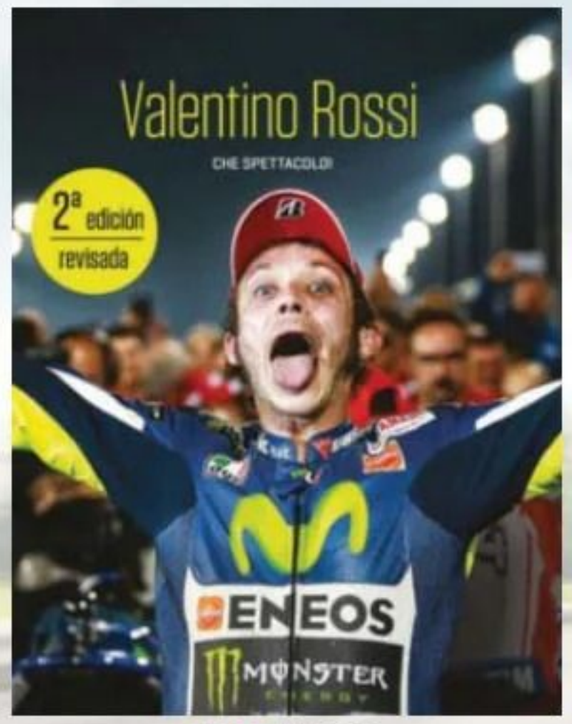
Y las luces ya están encima, aprietas un poco y no se separan, por la altura debe ser un SUV.

Siguiente curva y nada, sigue pegado, es el momento de desactivar controles y salir de allí lo más fluido posible, el alerón las suspensiones y la tecnología ganadora no te fallarán, aceleras pero no, las luces siguen ahí como tu sombra pero a la inversa, todo pasa deprisa, no sabes a la velocidad que vas, pero si a las vueltas que llevas el coche, como buen driver de 5.000 vueltas para arriba, empujando y sin lag.

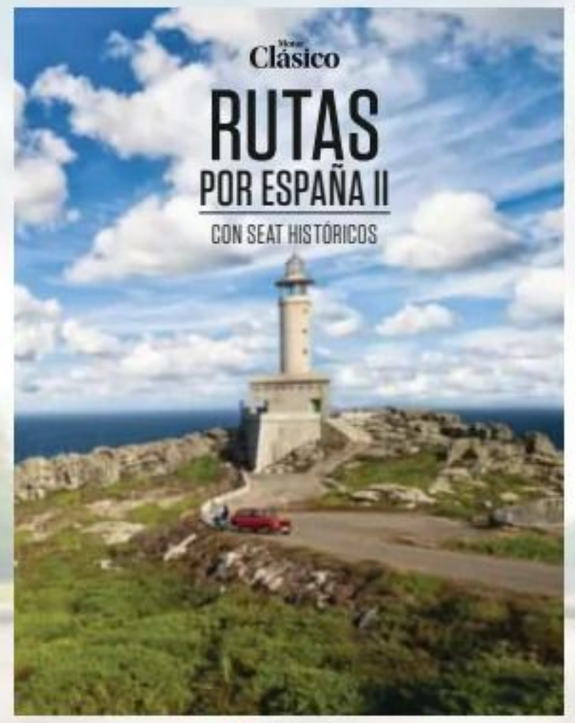
El segundo fogonazo de largas te pone nervioso, no hace falta jugarse la vida y te apartas mientras una furgoneta de reparto te adelanta, a tu altura el conductor levanta la mano derecha y te da las gracias por apartarte.

“Ahí en tu pompa aislado del mundo se está bien, bajas la marcha manualmente como debe ser y como reza en tu gorra “save the manuals” una gorra con la visera doblada que te compraste en un pop-up en la F1 de Abu Dabi”

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



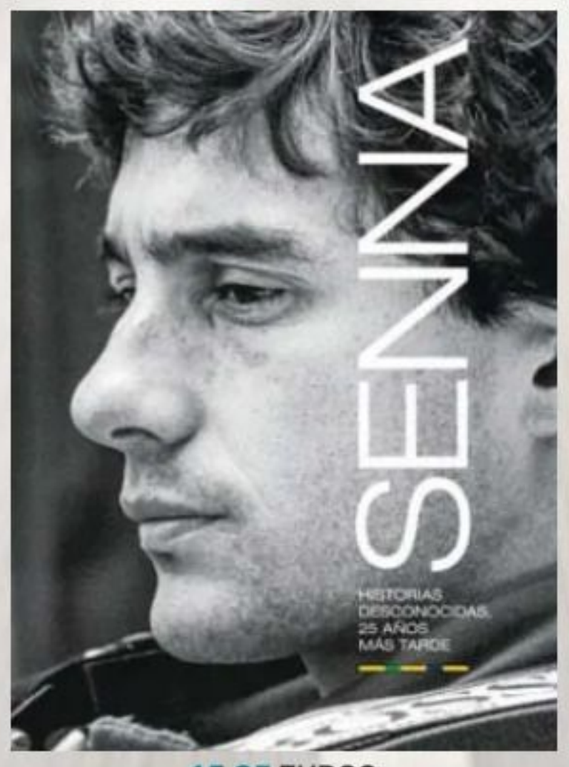
19,95 EUROS



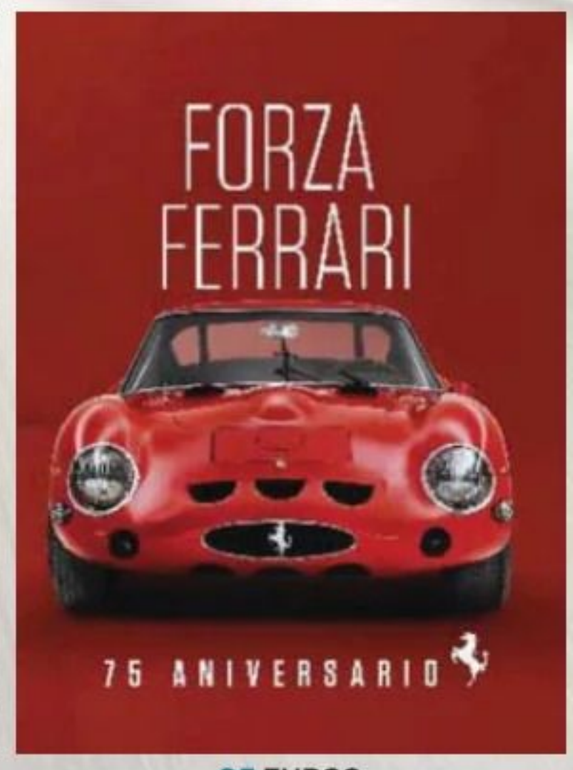
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

CONTACTO

AUDI Q8 e-TRON EDITION DAKAR

INSPIRADO EN EL RS Q E-TRON DEL DAKAR, EL NUEVO AUDI Q8 E-TRON EDITION DAKAR MANDA SEÑALES DE HUMO ANUNCIANDO QUE SUENAN TAMBORES DE GUERRA EN CÓDIGO ELÉCTRICO. AH, SI CREES QUE LA COSA VA SÓLO DE VINILOS Y RUEDAS OFF-ROAD, ESTÁS EQUIVOCADO.

Texto: **Raúl Roncero.** Fotos: **Audi**

¿Tiene sentido un Porsche 911 Dakar? ¿Lo tiene un Lamborghini Huracan Sertarato? Probablemente, todo va a depender de la pasta que tengas almacenada en tu cuenta corriente y la que puedas seguir produciendo mes a mes para ir reponiendo piezas, si es que de verdad pretendes hacer un uso off-road de esos dos deportivos extremos. ¿Lo tiene un Audi Q8 e-tron Edition Dakar? Totalmente, porque si sabes leer entre líneas, estamos a un paso de la verdadera revolución eléctrica en la marca. Digamos que hoy, e-tron es al Dakar, su laboratorio de pruebas para vehículo eléctrico, lo que quattro fue en su momento a los rallyes. Y sí, salvemos las distancias, que locos no nos hemos vuelto locos, pero si hay algo claro que es que este inesperado vehículo es el pistoletazo de salida para una —por fin— revolución eléctrica en la marca donde la tecnología se tiene que fusionar con las emociones y la experiencia de conducción.

A España van a llegar ocho Audi Q8 e-tron Edition Dakar con un precio final de 130.800 euros, así que además de ser un presumible objeto de colección, es un exclusivo automóvil que sin lugar a dudas hará girar cabezas porque su aspecto es verdaderamente atómico. Y también lo son sus cualidades porque no, lo que ves no es solo una cuestión de decoración.

Bajo él, además de cambios técnicos, también hay experiencia, tesón o instinto de superación de pilotos como el mismísimo Carlos Sainz, que vuelve este año al Dakar con un evolucionado RS Q e-tron en el que está inspirada esta versión especial; o ingeniería al más alto nivel y talento, precisamente, español, como el de Fermín Soneira, Vicepresidente de Línea de productos e-tron en los segmentos A, B y C y principal responsable de darle al Q8 e-tron la que probablemente sea la faceta más exigente en su trayectoria: convertirse en un verdadero compañero de aventuras cuando el asfalto deja paso a desafiantes rutas todoterreno, tal como hemos tenido ocasión de probar por desiertos de Omán, uno de las ciudades más fascinantes de Arabia.

El Audi Q8 e-tron Edition Dakar está desarrollado sobre un Q8 55 e-tron con acabado Advanced y habitáculo con línea interior S-Line. No hay cambios, o al menos, no relevantes en su configuración bimotor con 408 CV y 664 Nm globales

RESULTA IMPRESIONANTE LA SOLIDEZ DE ROCA QUE TIENE LA ESTRUCTURA Y CHASIS

en modo Boost y paquete de baterías de 106 kWh que proporcionarían a esta ya modificada versión 450 km de autonomía. Cómo no, el elemento estrella de un todoterreno son las ruedas, y esa especialización llega a través de neumáticos General Grabber AT3 en llanta de 18 pulgadas que mejoran la aceleración y frenada en terreno suelto, tienen marcaje M+S, diseño de banda de rodadura para rodar con eficacia en tierra suelta, barro o nieve y flancos protegidos ante eventuales cortes de piedras o rocas. Audi afirma que son neumáticos también sobradamente preparados por adherencia o nivel de ruido para que el Q8 e-tron conserve un alto nivel de efectividad también en asfalto aunque ni tuvimos ocasión de probarlo, ni de haberse dado el caso malgastaríamos un kWh de autonomía en asfalto cuando nos esperaban tres horas de auténtica aventura en medio de la nada. Por cierto, el Edition Dakar viene de serie con un segundo juego de ruedas con neumáticos de verano y llantas de 20" por si el cliente decide viajar con el mayor confort y eficiencia.

Además de las citadas ruedas, otra característica da a este coche nuevas alas en utilización offroad es la suspensión neumática modificada ya que está claramente más lejos del suelo. Concretamente, puede estarlo hasta 67 mm más que un Audi Q8 e-tron normal empleando el modo offroad en sus perfiles de conducción y mantener ese nivel hasta los 80 km/h. La distancia base es de 220 mm, punto a partir del cual también puede descender para mejorar la resistencia al avance y la efectividad a la hora de desplazarse por carretera; reduce la altura en 15 milímetros a partir de 85 km/h, en 17 mm adicionales al llegar a 100 km/h y otros 13 mm al superar los 120 km.

La capacidad de vadeo es de 300 mm, una cota que podría ser claramente mayor por chasis aunque el efecto "plancha" de la batería podría originar que el coche navegue sobre el agua y las ruedas pierdan contacto con el suelo. La suspensión, independientemente de la altura, también tiene una nueva estrategia de funcionamiento, imaginamos que para evitar sobrecalentamiento del sistema neumático por exceso de trabajo, también diferencias en cuanto a contrapresión para evitar roturas ante constantes y exigentes impactos de rueda contra superficies irregulares... Lo hemos vivido en primera persona, circulando a gran velocidad, devorando zonas de arena, piedra suela y alguna trialera donde estos Q8 demuestran solidez estructural de roca. Hay también elementos reforzados en la amortiguación considerando la nueva capacidad de absorción que tienen los neumáticos de campo.

Sobre tierra suelta, el Q8 e-tron Edition Dakar tiene una capacidad de aceleración brutal, trabajo en este caso de los neumáticos, que traccionan de maravilla sobre tierra compactada o suelta, y del reparto de fuerzas entre los dos motores mediante una sofisticada gestión electrónica. Pero también podemos gestionar fácilmente el acelerador para conseguir esa sutileza necesaria en pasos que requieren habilidad, maniobras desde parado o mantener de forma constante una velocidad muy baja. Ni en el chasis, ni tampoco en el habitáculo hemos sentido en ningún momento que el Audi Q8 e-tron Edition Dakar está fuera de lugar y estuviéramos torturándolo. La prueba de fuego, por un peso que supera holgadamente las dos toneladas, fueron complejos pasos de tierra suelta que se tragan literalmente medio coche, aunque a base de tracción y fuerza bruta salió perfectamente airoso. Seguramente, no es que no tenga sentido un coche así, sino usarlo en condiciones tan extremas. Para mí el verdadero disfrute sería tener un coche de lo más exclusivo que puedes usar perfectamente a diario, un verdadero especialista para subir a esquiar o, de vez en cuando, darse un homenaje por pistas amplias.

EL INTERIOR ESTÁ INSPIRADO EN LA LÍNEA DE ACABADO S-LINE. EL SISTEMA MMI AÑADE UN MEDIDOR DE INCLINACIÓN DEL VEHÍCULO Y UEVOS FONDOS EN LA PANTALLA CON TEMÁTICA DAKARIANA.

AUDI Q8 E-TRON EDITIÓN DAKAR

Motor: Dos unidades eléctricas, una por eje. Motor delantero de 184 CV y 309 Nm de par. Motor trasero de 224 CV y 355 Nm de par. Potencia global: 408 CV y 664 Nm (Con función Boost temporal).
Baterías: Iones de litio con 106 kWh de capacidad útil. Carga en CA a 22 kW y en CC a 170 kW (31 min al 80%).
Transmisión: Tracción total permanente con reparto virtual variable. 1 velocidad.
Bastidor: Monocasco de acero y aluminio.
Suspensión: Ejes independientes de doble horquilla con amortiguador neumático de altura variable.
Frenos: Discos ventilados de 375/350 mm.
Neumáticos: General Grabber AT3 265/60 R18 + Neumáticos de verano con llanta de 20".
Largo/ancho/alto: 4.915/1.937/1.633 mm. Batalla: 2.928 mm.
Velocidad máxima: 200 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 5,9 s.
Autonomía: 450 km.

Conclusión

Si tienes pasta, es fácil encontrarle el sentido a un coche así, lo uses o no fuera del asfalto. Cuesta unos 33.000 euros más que un Q8 55 e-tron Advence sobre el que está desarrollado, gana exclusividad y aunque pierde algo de autonomía, sigue siendo un coche perfectamente válido para usar a diario.

ALFA ROMEO TONALE

EL TONALE ARRANCA EL AÑO CON FUERZA, CON UNA EXHIBICIÓN DE VERSATILIDAD EN MATERIA DE MOTORES, CON ESE PLUS DE PASIÓN QUE IMPRIME ALFA ROMEO A SUS AUTOMÓVILES Y EL AFICIONADO SABE VALORAR CON EL VALOR AÑADIDO DE CINCO AÑOS DE GARANTÍA.

Texto: **Óscar Díaz.** Fotos: **Automóvil.**

Una simplificación en la oferta comercial, reducida a las versiones Sprint y Veloce y a una serie especial denominada Tributo Italia, con equipamiento especial y una diferenciación estética sutil pero reconocible marca el paso de la familia Tonale, numerosa y variada en cuanto a sus propuestas técnicas y amplia ateniendo al rango de potencias.

De hecho, lejos de quedar arrinconadas, las mecánicas Diesel gozan de una respetable salud en los SUV compactos con los que se mide el Tonale y, en éste caso supone un 62% de las ventas. Se trata de una variante de 130 CV y 320 Nm de par asociada a un cambio TCT de seis relaciones con el que consigue ofrecer un notable agrado de uso en vías despejadas, donde muestra empuje y unos consumos de lo más contenidos, que pueden quedar incluso por debajo de los 5,6 l/100 km que declaran como consumo medio. Suponen también la propuesta de menor precio de tarifa y, lógicamente, la de menor coste de utilización. Eso sí, es el único con etiqueta C, lo que le podría situar en inferioridad respecto de sus hermanos de gama de gasolina con etiqueta Eco si eso fuese prioritario.

Estos tienen una doble versión de 130 y 160 CV sacados del mismo bloque de 1,5 l (de ciclo Miller, con turbo de geometría variable, cambio TCT de siete relaciones y aceleración 0-100 km/h de 9,9 y 8,8 s) y la híbrida enchufable 0 emisiones de 280 CV que gracias al motor eléctrico sobre el tren trasero lleva la tracción integral a la gama .

Cada una de las propuestas luce personalidad y carácter propio aunque comparten elementos que suponen una nota común como una dirección muy directa que favorece una respuesta inmediata del tren delantero, un pedal de freno de tacto firme y confiable, de esos que siempre que van a reaccionar de la misma manera, sin comportamientos caprichosos producido por el asistente de frenada de emergencia o la transición entre frenada regenerativa y «de verdad» de los híbridos y unas levas enormes tras el volante, fijas y de aluminio, que invitan al uso más manual de los cambios automáticos, de siete relaciones los gasolina micro hibridados y de seis los Diesel e híbrido enchufable, señal de que en Alfa Romeo decidieron posicionar al Tonale más por la vía de la pasión que por la de conseguir el mejor precio para luchar con la abundante competencia.

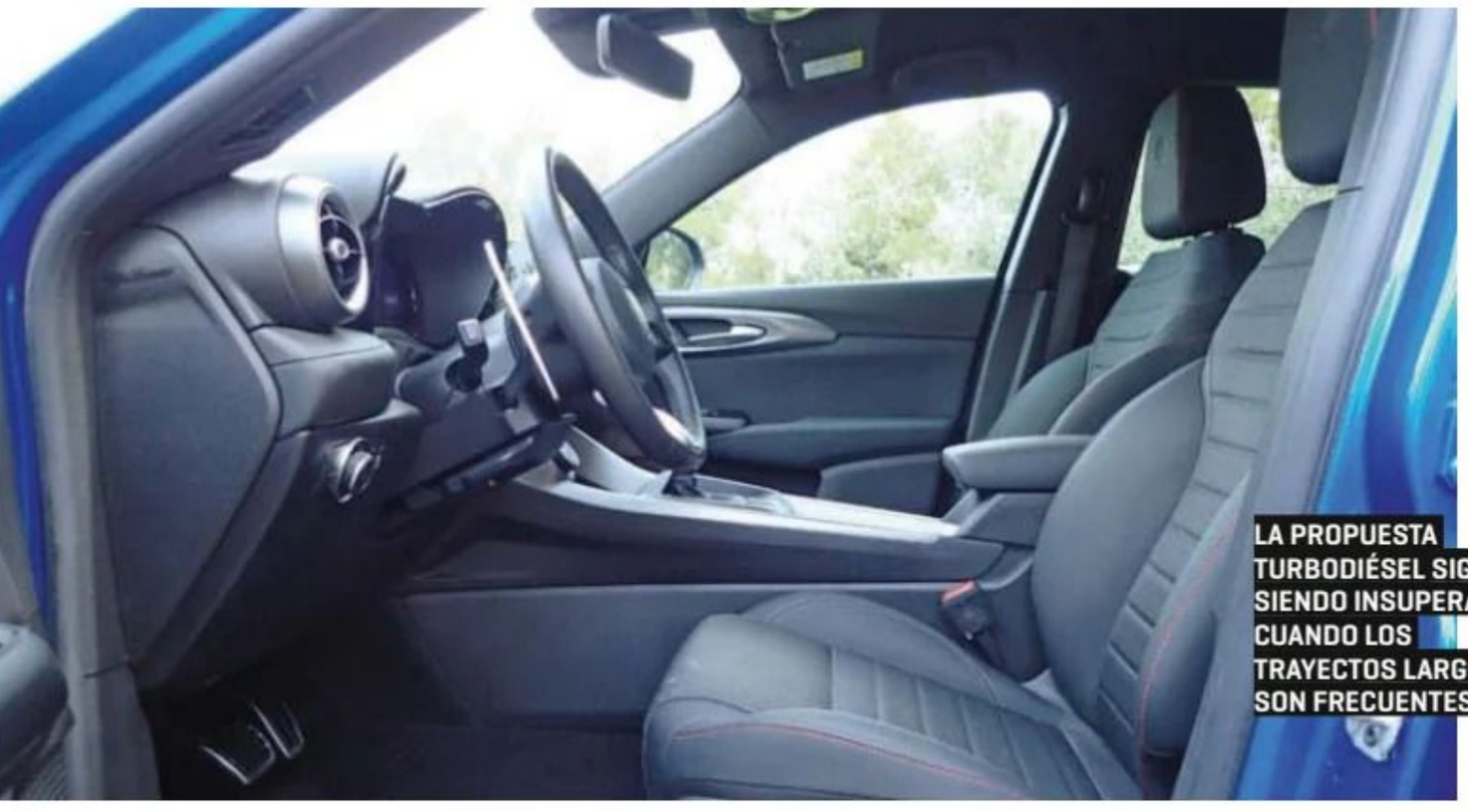
El equipamiento es elemento destacado en la gama Tonale. En este caso, a partir del acabado Veloce cuenta con suspensión de firmeza variable con la amortiguación FSD creada por Koni como protagonista. Permite optar entre dos niveles que controlarán las oscilaciones de carrocería siguiendo dos lógicas diferentes —una más orientadas al confort y la otra al dinamismo— si bien ninguno de ellos llega a configuraciones extremas y ambas son seleccionables independientemente del modo de conducción seleccionado en el Alfa DNA. Tres modos que se complementan con la opción de desconectar el control de tracción, herencia sin duda de un pasado histórico de pasión por la automoción.

La toma de contacto nos sirvió para recordar sensaciones de conducción de un automóvil que a lo largo de 2023 pudimos probar en toda su extensión tanto con la propuesta híbrida enchufable como la equilibradísima opción de 160 CV. Ésta, junto con la turbodiésel suponen los dos de menor equilibrio entre conducción, potencial en viaje y capacidad rutera, toda vez que el agrado de uso del híbrido enchufable va a depender sobremanera del estado de carga de la batería de impulso al ser muy dependiente del empuje aportado por la electricidad.

LAS MECÁNICAS DIESEL GOZAN DE BUENA SALUD ENTRE LOS SUV

ALFA ROMEO TONALE DIESEL

Motor: Delantero transversal. 4 cil en línea. 1.598 cc.
Alimentación: Inyección directa. Turbo e intercooler.
Potencia máxima: 130 CV a 3.750 rpm.
Par máximo: 320 Nm a 1.500 rpm.
Transmisión: Tracción delantera. Cambio automático TCT de seis relaciones.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Delantera y trasera McPherson. Muelles helicoidales y amortiguadores en ambos ejes (variables tipo FSD en acabados Veloce)
Frenos: Discos ventilados (330 mm) / Discos macizos (278 mm).
Llantas: 18".
Neumáticos: 235/50/R18 97 V.
Largo/ancho/alto: 4.528/ 1.841/ 1.601 mm. Batalla: 2.636 mm. Peso: 1.655 kg.
Velocidad máxima: 194 km/h
Acel. 0-100 km/h: 11,0 s
Consumo medio: 5,6 l/100 km



LA PROPUESTA TURBODIÉSEL SIGUE SIENDO INSUPERABLE CUANDO LOS TRAYECTOS LARGOS SON FRECUENTES.

PEUGEOT E-3008

EL NUEVO 3008 ESTRENA PLATAFORMA ESPECIALMENTE DISEÑADA PARA LA ELECTRIFICACIÓN. POR ELLO LA VERSIÓN BANDERA ES EL E-3008, UN 100% ELÉCTRICO QUE OFRECE UN NIVEL CALIDAD MAYÚSCULO (AUNQUE TAMBIÉN HAY HÍBRIDOS INTERESANTES). NO EN VANO PEUGEOT ES LA MARCA GENERALISTA CON MÁS CARÁCTER PREMIUM DEL MERCADO.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Peugeot.**

La gama electrificada de Peugeot (que desde septiembre usa la “e” en mayúscula) se ha forjado desde la base con un modelo de éxito como el E-208 que ha sido el referente en su segmento y recientemente se ha renovado. Probablemente en gran parte se deba al diseño, un pilar fundamental en la imagen de la firma del león que se ha visto refrendado por el nuevo E-308 y, como no, el protagonista de este contacto, el flamante E-3008. Su atractivo es innegable a base de un frontal muy característico con las tres garras lumínicas junto a los faros led´s (matriciales en el acabado GT).

Sin duda esto ha servido para forjar ese carácter premium entre los generalistas. Es la marca que mejor ha sabido posicionarse en ese sentido, basándose en su diseño pero también en la terminación de sus acabados. En este E-3008 los materiales y la ejecución son de buena factura, pero hay que reconocer que la tapicería de tela en algunos acabados que recorre todo el salpicadero y gran parte del interior es de dudoso gusto y quizás de longevidad o limpieza discutible. Aunque al tacto me parece fabuloso y quizás tiene bastante sentido en su mercado interno francés muy del gusto de este tipo de materiales.

El nuevo 3008 está fabricado sobre la plataforma STLA Medium que utiliza el Grupo Stellantis. La carrocería mide 4,54 metros de longitud y una altura de 1,64, aunque no lo parece con las técnicas estilísticas como la máscara negra en los laterales de los bajos que enlaza con los pasos de rueda o el perfil en gris plata del lateral del techo que baja hacia la trasera tendida. Y es que la imagen semicoupé es innegable y le proporciona una imagen bastante deportiva.

EL NUEVO 3008 ESTÁ FABRICADO SOBRE LA PLATAFORMA STLA MEDIUM

Pero más allá de la calidad de acabados que ofrece el nuevo E-3008, tenemos que hablar del nuevo concepto de interior. Una enorme pantalla de 21" curvada que ellos denominan Peugeot Panoramic i-Cockpit® con pantalla flotante y curva de 21" HD (para el acabado GT, el Allure es la pantalla flotante Dual de 2 de 10"). Una de las novedades es lo que denominan i-Toggles, que se puede personalizar con 10 atajos y está bajo los aireadores centrales. Es digital y sustituye a la botonera tradicional que todavía se conserva en el e-308 (aunque la combina) o el e-208. La verdad es que es muy práctico y deja el salpicadero más limpio. Y es que esa parece que ha sido una consigna en el diseño, como se ve en la consola central que se ha simplificado bastante, hasta el punto de que se ha reposicionado el mando del cambio y se ha colocado en la consola central, casi detrás del volante. Para mi gusto este es uno de los pocos detalles criticables del coche. No me parece funcional, porque no está al alcance de la mano y en las maniobras, que hay que manipularlo varias veces, pues resulta incómodo. La posición en la consola central como todavía la mantienen los 308 y 208 me parece más práctico. Lo que nunca criticaré será su i-Cockpit, con el volante muy bajo, la instrumentación por encima (en este caso la superpantalla) y un volante pequeño, achatado en los polos, que me parece la mejor postura de conducción posible.

Pero vayamos a su gama. Inicialmente se lanza el eléctrico de 210 CV con tracción delantera y batería de 73 kW que permite una autonomía de 525 km. Su precio sin aludas es de 48.160 euros en acabado Allure y 53.160 euros en acabado GT. Y la completa de inicio un híbrido 136 e-DCS6 que combina un motor de 3 cilindros con el eléctrico combinado con la caja de cambios de 6 relaciones y un consumo medio de apenas 5,5 litros/100 km.

En mi caso tuve la oportunidad de conducir la joya de la corona, el E-3008, que consume 16,7 kWh/100 km de manera oficial y tengo que decir que también de forma real. No está mal con un Cx de 0,28 y un peso de 2.114 kg. Me gusta mucho la respuesta del acelerador que es muy progresiva y evita esos acelerones bruscos de arrancadas y salidas desde baja velocidad muy característicos en los coches eléctricos. Aquí es muy suave y no tienes miedo de apretar de más el acelerador saliendo de un cruce. En condiciones de baja adherencia evita perdidas de adherencia inesperadas y golpes de volante. Supongo que con el tiempo todos los eléctricos tenderán a este tipo de respuesta porque ya el efecto Wow que tenían los eléctricos al inicio por sus fulgurantes aceleraciones desde parado pues ya no son noticia.

Esta versión eléctrica es la más básica, pero pronto llegará uno más potente de 320 CV con otro motor detrás que tendrá por tanto tracción total y es capaz de acelerar en 6,4 segundos, casi 4 menos que su hermano pequeño. Mantienen la autonomía ya que emplea la misma batería de 73 kWh y no hay mucha diferencia de precio. Esta versión tuve la oportunidad de probarla en circuito durante un breve espacio de tiempo y la única conclusión que saqué fue que los frenos no estaban a la altura de las nuevas prestaciones, ya que emplea los mismos discos de acero de 365/356 mm que la versión de 210 CV.

Por último llegará también una versión Long Range que cuenta con más capacidad de batería (98 kWh) y su motor delantero (no hay trasero) sube a 230 CV. Este tracción delantera que se mantiene en pesos entre el 210 y el 320 anuncia una autonomía récord de 700 km (la diferencia de peso entre las dos baterías es de 70 kg). Habrá que comprobarlo, pero en principio es una gran noticia. De todas formas no podremos hacerlo hasta finales de año 2024, que es cuando llegará la nueva batería gorda, la versión 4x4 y coincidirá con otro de los modelos que falta por renovar de la familia, el 5008. Como dato, añadir que los dos E-3008 de tracción delantera la velocidad máxima es de 170 km/h, mientras que en el total es de 180 km/h. Y otra diferencia es que el maletero del 4x4 pues pierde capacidad y se queda en 470 litros, frente a los 520 del resto de 3008, incluido el híbrido. Se puede decir que es un maletero amplio en todos los sentidos, sobre todo en profundidad, lo que ha penalizado quizás el espacio para las piernas de las plazas traseras que me parece más justo. El resto de cotas, incluido la altura para la cabeza de esas plazas es bueno a pesar de esa tendencia descendente al estilo coupé que tiene este 3008.

En cuanto al chasis es perfecto, con muy buena filtración incluso con la versión GT que equipa las llantas de 20" (19" para el Allure) y sus cápsulas de plástico carenadas. Me ha gustado el equilibrio entre confort en el bacheo y rigidez en la toma de curvas. Y respecto a la carga, el sistema es de 400 voltios con un cargador de a bordo de 11 kW (22 kW en opción) en alterna y de 160 kW para la corriente continua.

ADEMÁS DEL HÍBRIDO, EL E-3008 LLEGA DE MOMENTO CON UNA VERSIÓN DE 210 CV, TRACCIÓN DELANTERA. A FINALES DE AÑO LLEGARÁN UN 4X4 DE 320 CV Y UNO DE BATERÍA "GORDA" CON AUTONOMÍA DE 700 KM.

ALTO NIVEL DE CALIDAD DEL INTERIOR, DESTACANDO SU PANTALLA PANORÁMICA DE 21" Y EL REPOSICIONAMIENTO DEL MANDO DEL CAMBIO AUTOMÁTICO QUE PASA DE LA CONSOLA CENTRAL AL SALPICADERO DETRÁS DEL VOLANTE QUE NO ME PARECE PRÁCTICO.

PEUGEOT E-3008 157 KW

Motor: Eléctrico síncrono delantero.
Alimentación: Batería ion litio de 73 kWh / 400 V.
Potencia máxima: 210 CV. Par: 343 Nm.
Transmisión: Tracción delantera / automática 1 relación.
Bastidor: Plataforma eléctrica STLA Medium.
Suspensión: Suspensión delantera tipo McPherson y trasera de paralelogramo deformable.
Frenos: discos de acero (365/356 mm).
Neumáticos: 235/55 R19.
Largo/ancho/alto: 4.542/1.895/1.641 mm. Batalla: 2.739 mm. Peso: 2.114 kg.

PRESTACIONES
Velocidad máxima: 170 km/h.
Aceleración 0 a 100 km/h: 8,7 s.
Consumo: 16,7 kWh/100 km.

Conclusión

Peugeot mantiene con el E-3008 el nivel de diseño y calidad que lleva mostrando en los últimos años y que lo sitúan entre los generalistas como un premium. Un eléctrico muy agradable, con aceleraciones suaves y confortables que permiten disfrutar de uno de los mejores chasis aprovechando la nueva plataforma que emplea. Llegarán más versiones, más potentes y con más autonomías, pero esta de inicio es una excelente opción aunque parte de un precio algo elevado.

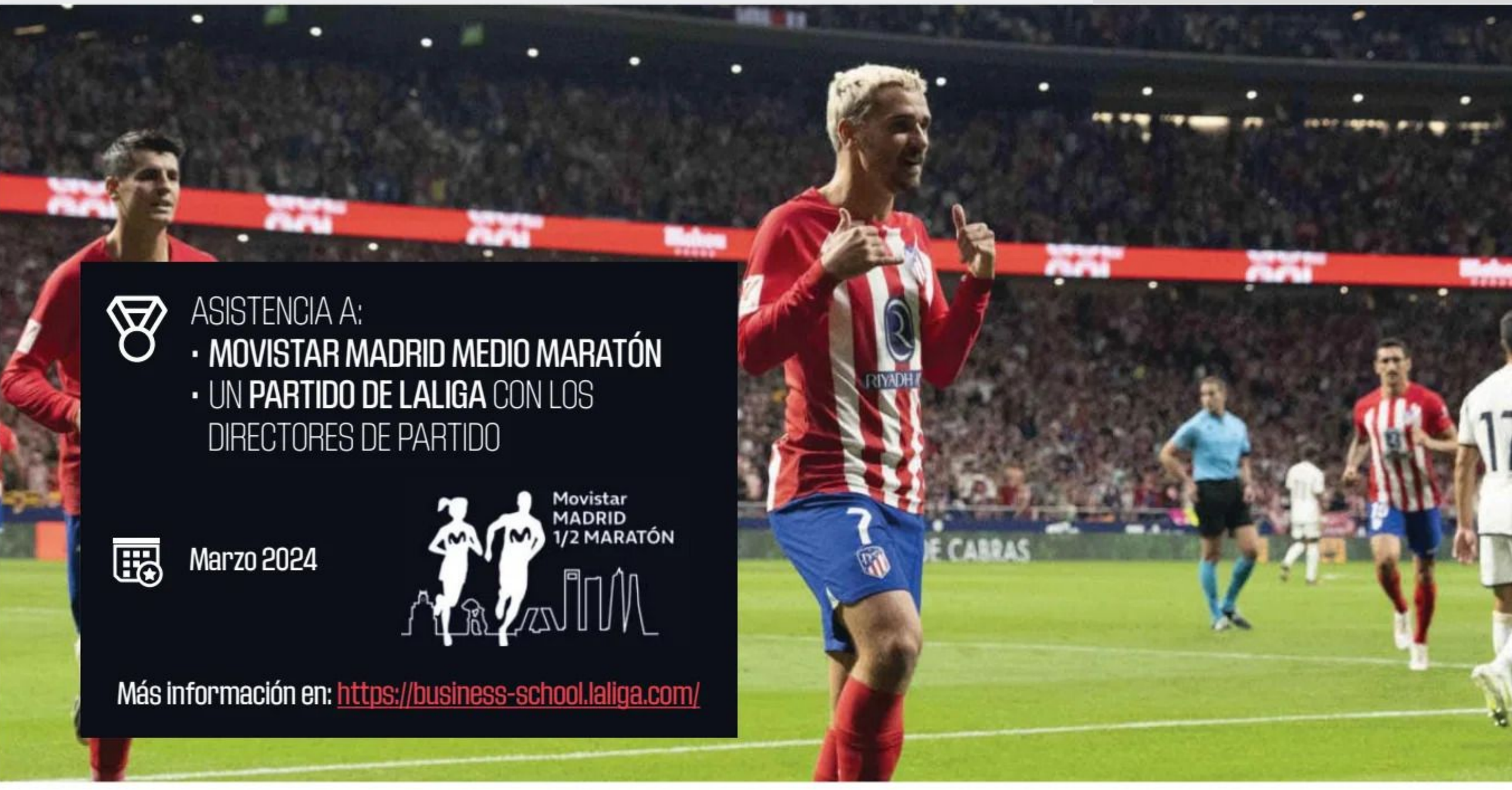
LALIGA
BUSINESS SCHOOL

CURSO

EL MAKING OF DEL EVENTO DEPORTIVO

Organizado por:

LALIGA SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



ASISTENCIA A:

- **MOVISTAR MADRID MEDIO MARATÓN**
- UN **PARTIDO DE LALIGA** CON LOS DIRECTORES DE PARTIDO

Movistar MADRID 1/2 MARATÓN

Marzo 2024

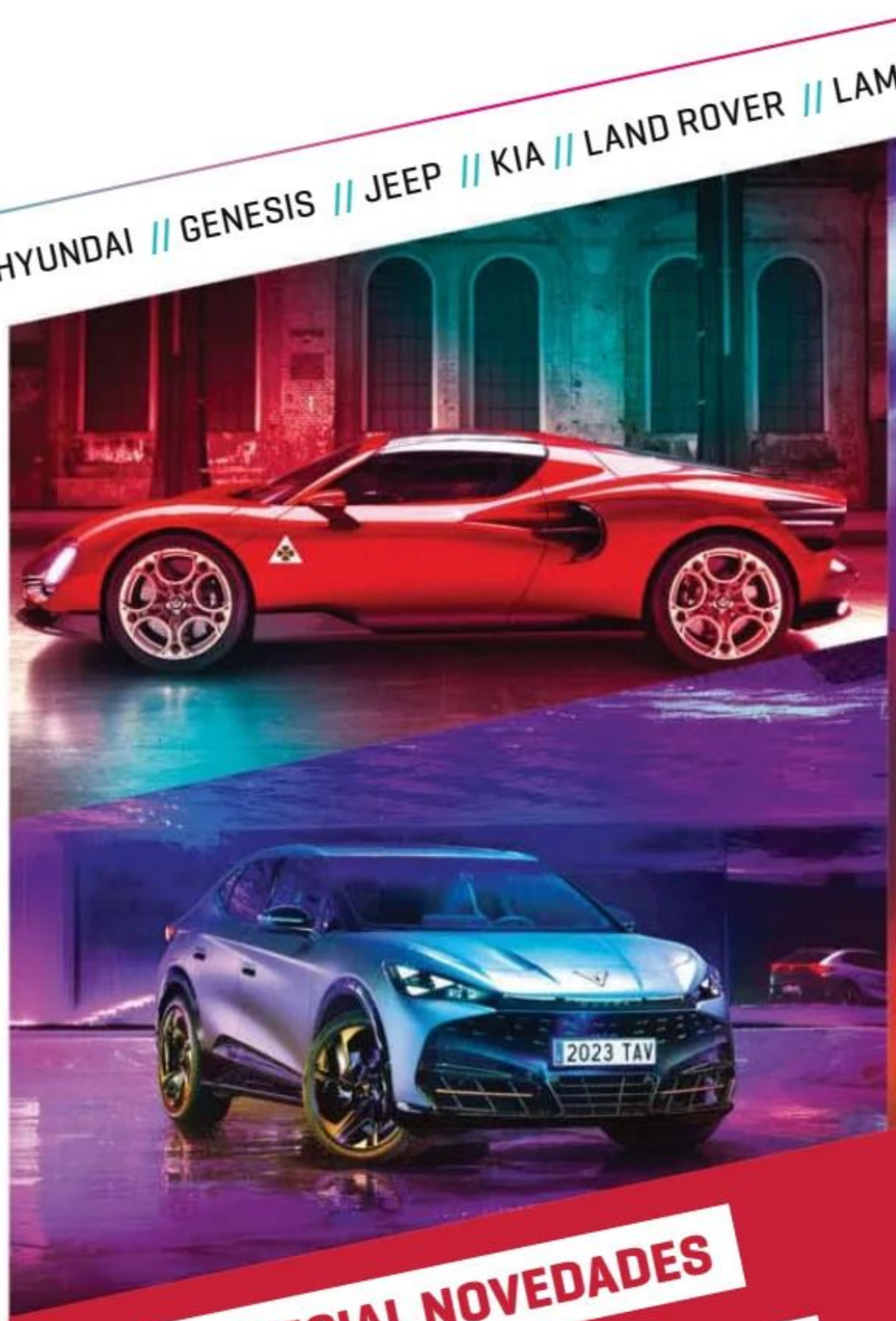
Más información en: https://business-school.laliga.com/

LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

HYUNDAI // GENESIS // JEEP // KIA // LAND ROVER // LAMBORGHINI //

MASERATI // MAZDA // MERCEDES // MG // MINI // MITSUBISHI // NISSAN // OPEL // PEUGEOT // POLESTAR // PORSCHE // RENAULT // SEAT // SKODA //

ALFA ROMEO // ALPINE // AUDI // BENTLEY // BMW // BUGATTI // BYD // CITROËN // DACIA // DS // CUPRA // FERRARI // FIAT // LANCIA // LEXUS // FORD //



ESPECIAL NOVEDADES 2024

El año 2024 se presenta apasionante. Todas las marcas se adaptan a la nueva electrificación y nos da como resultado que durante los próximos meses se sucederán más lanzamientos que nunca. Estas son las marcas y los modelos —cada vez más electrificados— que nos animarán el mercado durante el próximo año.

SMART // SUBARU // SUZUKI // TESLA // TOYOTA // VOLKSWAGEN // VOLVO

El proyecto Alfa dentro de Stellantis funciona. Y vaya si funciona. Acumula un crecimiento del 39 por ciento a nivel global en lo que va de año, un 66% si nos ceñimos al acumulado solo en Europa. Sumando además aceptación en el mercado americano y con planes para proyectar una marca electrificada de alto copete, pero recuperando la filosofía sobre la que Alfa construyó su pasado: excelencia técnica y deportividad impecable. El Alfa 33 Stradale del siglo XXI es la mejor demostración de que esta marca puede estar al nivel que ellos mismos deseen antes de volver a poner los pies en la tierra, aunque el futuro de Alfa va a seguir siendo aspiracional, utilizando las nuevas bases técnicas de Stellantis para vehículos eléctricos. Sea como sea, 56 años después del 33 Stradale original diseñado por Franco Scaglione, el fascinante deportivo vuelve a convertirse en uno de los automóviles deportivos más deseados del planeta, esta vez fabricado en una serie limitada de 33 unidades, diseñado por el equipo que lidera el español Alejandro Mesonero-Romanos y con un despliegue técnico para quitarse el sombrero. Todo está vendido, por cierto, con precios por encima del millón de euros. El cliente puede decidir si quiere un 33 Stradale eléctrico con 751 CV de potencia y 450 km de autonomía o de combustión, con el motor 3.0 V6 biturbo de 620 CV... Ah, y decidir la personalización que prefiere del exterior, el interior o incluso los últimos dígitos del bastidor. Alfa ha demostrado que puede seguir en la cima.

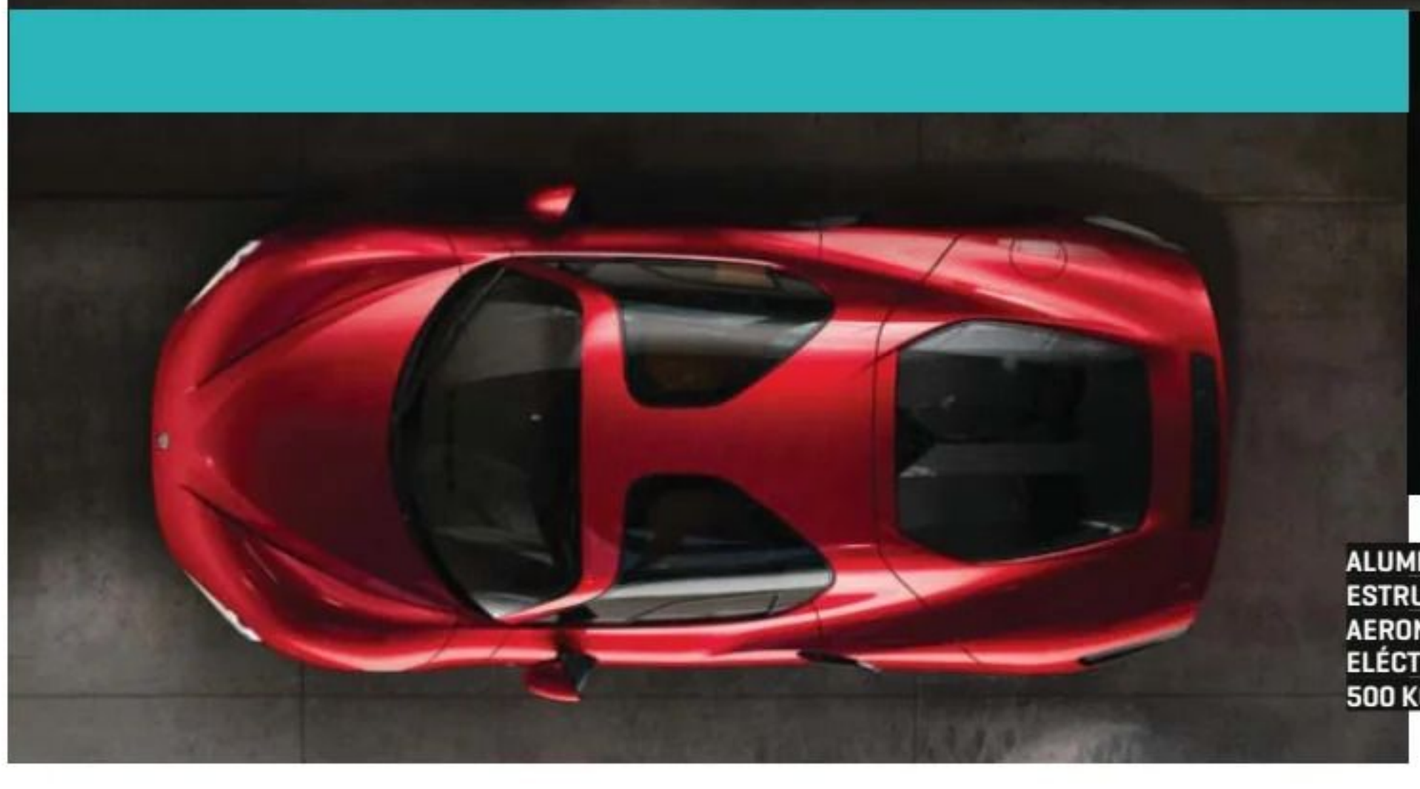
ALFA ROMEO

PUNTO Y SEGUIDO

ESTE HA SIDO EL AÑO DE CRECIMIENTO Y CONSOLIDACIÓN DE LA NUEVA ALFA. A PARTIR DE AHORA, TOCA SEGUIR CONSTRUYENDO LA EXCELENCIA TÉCNICA Y DEPORTIVA CON MIRAS MUCHO MÁS AMBICIOSAS QUE NUNCA.

Texto: **RRF.** Fotos: **Alfa**

SI DEL 33 STRADALE PRODUCIDO ENTRE 1967 Y 1969 SE FABRICARON 18 UNIDADES, DEL NUEVO SÓLO SE VAN A FABRICAR 33 EJEMPLARES.

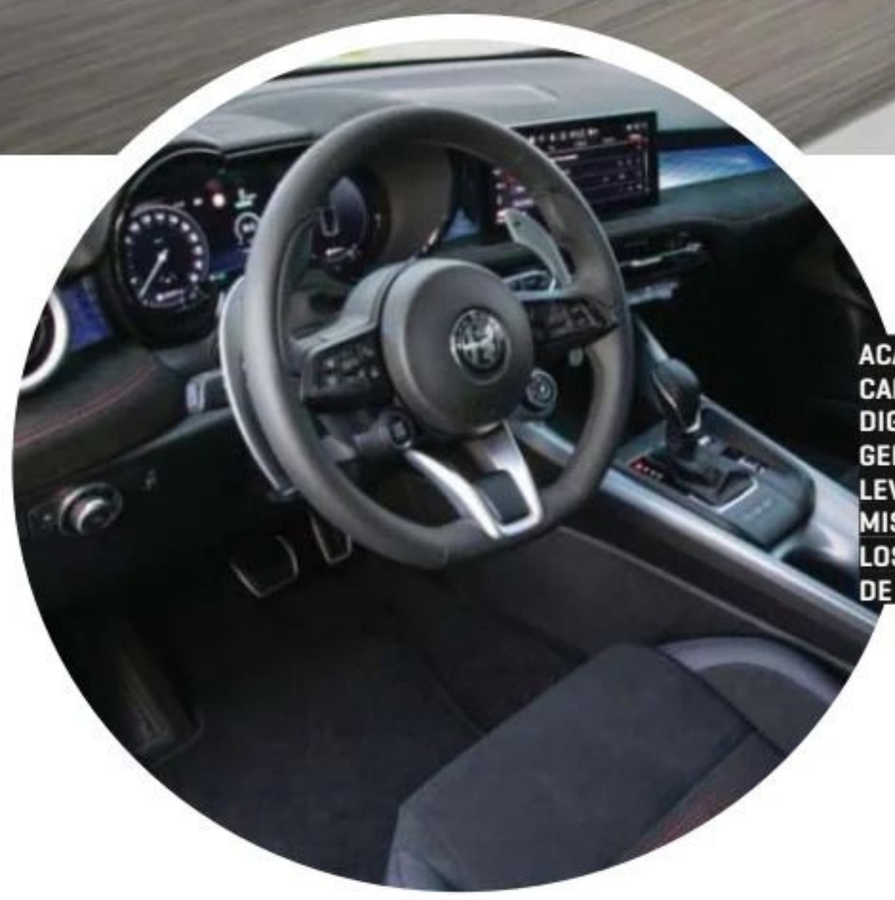


ALUMINIO Y FIBRA DE CARBONO PARA LA ESTRUCTURA Y CARROCERÍA, Y CLARA INSPIRACIÓN AERONÁUTICA PARA EL INTERIOR. LA VERSIÓN ELÉCTRICA LLEVA UNA BATERÍA DE 102 KWH Y PESA 500 KG MÁS QUE EL DE COMBUSTIÓN.

ALFA ROMEO TONALE PHEV Q4

PHEV Y DEPORTIVO

El Tonale ha sido el primer coche híbrido enchufable de la marca, un modelo cuya tecnología está enlazada con su socio de Jeep, lo cual asegura una experiencia adicional para esta versión en concreto que, además, es la única con tracción total de la gama. Sus 280 CV proceden de un motor térmico de 1.3 litros y cuatro cilindros que ya de por sí desarrolla 180 CV, y un motor eléctrico trasero se encarga no solo de sumar fuerzas conjuntamente, sino también de dotar al Tonale de una tracción total inteligente que se adapta a los requerimientos de conducción o del terreno. No es solo el Alfa Tonale más rápido, anuncia un 0-100 km/h en 6,2 segundos, también es el más dinámico y eficiente. Sus baterías disponen de 12 kWh de capacidad neta y se pueden cargar a una potencia de hasta 7,4 kW, algo que aún no se ha estandarizado incluso en SUV de mayores dimensiones. La marca anuncia un rango de acción de 65 km en modo eléctrico que en ciudad pueden estar al alcance de la mano si se conduce suavemente. Su mando giratorio DNA esconde, en este caso, nuevos programas. Advanced Efficiency asegura propulsión eléctrica siempre que haya batería; un nuevo modo E-Save permite ahorrar o recargar la batería con el motor térmico; mientras que el modo híbrido esconde a su vez dos alternativas, una más "Natural" y otra más deportiva. No solo su nivel de rendimiento, sino sobre todo su dinamismo y tacto de conducción dejan claro que este Tonale PHEV Q4 es un verdadero Alfa



ACABADOS DE ALTÍSIMA CALIDAD, UN ECOSISTEMA DIGITAL DE ÚLTIMA GENERACIÓN, GRANDES LEVAS EN EL VOLANTE... MISMO ESPÍRITU ALFA QUE LOS COCHES MÁS GRANDES DE LA MARCA.

TONALE, "A TONO"

NIVEL ORO

El B-SUV de Alfa ha sido estratégico para Alfa en mercados como el Norteamericano, donde Alfa Romeo ha conseguido el tercer puesto en el ranking global del estudio IQS (Initial Quality Study) realizado por JD Power, siendo la marca Premium más reconocida. Jean-Philippe tiene claro que necesita coches como el Tonale, un modelo que ha sido clave para regresar a la rentabilidad de la marca y poder marcar a partir de ahora un ritmo de un coche por año, apuntando principalmente al mercado europeo, América del Norte y Asia, pero sin descuidar Oriente Medio, Australia, Sudamérica o África. También ha prometido que todo nuevo coche que lance al mercado a partir de 2025 contará con una versión Quadrifoglio de altas prestaciones. Un futuro prometedor, sin duda, partiendo de un presente ya de por sí emocionante que sigue teniendo como objetivo ofrecer al conductor una experiencia de conducción única.

S, M, L Y XL

Jean-Philipe Imparato, CEO de Alfa, ha anunciado abiertamente que quiere tener en su gama un SUV eléctrico apuntando al BMW iX, y el libro de ruta va tomando forma. La factoría ya está asignada y será la planta de Cassino, donde se producen los vehículos Premium de Alfa y Maserati, la que acogerá ese nuevo vehículo basado en la plataforma STLA Large. Su lanzamiento está previsto para 2027, y de momento solo sabemos cuatro cosas más: que será un SUV de tamaño grande y diseño emocional con el que la marca quiere competir directamente con el BMW iX; que tendrá motorizaciones de nueva generación con alta potencia y rendimiento; que dispondrá de una nueva generación de baterías que aseguren 800 km de autonomía; y que dispondrá de la arquitectura eléctrica STLA Brain, dedicada a la conducción autónoma y la experiencia digital.

No obstante, antes de 2027, Alfa también tiene planes en la parte baja de su gama, con el primero de ellos presumiblemente a la venta incluso en 2024. Este modelo estaría basado en el Avenger y ofrecería versiones térmicas con microhibridación —1.2T 48V—, y versiones eléctricas en configuraciones 4x2 —154 CV y 54 kWh—, y 4x4 con 200 CV. Giulia debería completar su ciclo en 2025 convirtiéndose en una berlina de alta gama totalmente electrificada, mientras que en 2026 se espera que el Stelvio experimente el mismo salto generacional. Parece claro que en Alfa Romeo seguiremos teniendo emociones aseguradas.

DOS HYBRID Y UN DIÉSEL

UNA VERSION PARA CADA NECESIDAD

Cualquier elemento de un Alfa es singular, especialmente cuando se habla de motores. A la hora de desarrollar sus versiones híbridas, Alfa quería huir de la complejidad de sistemas de propulsión híbridos como emplean, por ejemplo, marcas japonesas, pero, a su vez, buscaba mayor eficiencia y rendimiento que los sistemas basados en microhibridación. El resultado es una "mezcla" con ambas tecnologías que, en este caso, asocia el motor de 1.5 litros de gasolina con turbocompresor y ciclo Miller, junto con un motor eléctrico integrado en la caja de cambios automática de doble embrague, que en este caso tiene 20 CV. Diferenciadas por el rendimiento de la versión de gasolina, el Tonale dispone de dos versiones con esta tecnología que proporciona el distintivo ECO, con 131 y 160 CV, y consumos de 5.9 y 6.0 l/100 km, respectivamente. Aunque sus prestaciones son acordes a su rendimiento, ambos propulsores aportan al Tonale un altísimo agrado y refinamiento de uso. La gama se complementa con un Diésel de 1.6 litros y 130 CV.

EL STELVIO QUADRIFOGLIO HA GANADO 20 CV EXTRA E INCORPORA AHORA UN NUEVO DIFERENCIAL TRASERO DE DESLIZAMIENTO LIMITADO. POTENCIA, CONTROL Y DEPORTIVIDAD A RAUDALES.

MÁS RENDIMIENTO

STELVIO QUADRIFOGLIO

Además de un rendimiento estratosférico, el Stelvio atesora otros hitos: su reciente versión 100 Aniversario, una edición especial y limitada que la marca ha lanzado para el SUV y la berlina Stelvio, se ha vendido en tiempo récord. Te pierdes una decoración especial que los aficionados distinguirán por su trébol de cuatro hojas enmarcado en dorado para la ocasión, aunque no las mejoras mecánicas que ha efectuado la marca en esta versión. Y es que el Stelvio Quadrifoglio regresa al mercado con un aumento extra de potencia de diez caballos para su fascinante motor 2.9 V6 biturbo, alcanzando ahora los 520 CV y 600 Nm de par, además de incorporar un diferencial trasero de deslizamiento limitado compuesto por un embrague de carbono y derivado del Giulia GTA, elemento que complementa la avanzada tracción total que ya de por sí dispone esta versión, además de una nueva configuración de la suspensión. Prestaciones impresionantes... y ligereza, pues no en vano es uno de los SUV de altas prestaciones de menor peso: árbol de transmisión en fibra de carbono, capó, alerón posterior, faldones laterales y materiales ligeros para la estructura o el motor contribuyen a mantener el peso a raya y conseguir un óptimo reparto de masas. Pero sobre todo, un impresionante comportamiento dinámico que la marca enfatiza con sensaciones a raudales.

El Stelvio es de por sí un automóvil de naturaleza cien por cien Alfa en cualquiera de sus versiones y quiere seguir ofreciendo a los aficionados productos puros, de raza, altamente eficientes pero sin necesidad de estar sometidos al rigor de la electrificación. Y a decir verdad, pocos coches pueden mantener su estado de forma

sin modificar prácticamente ningún elemento mecánico desde su lanzamiento, tal como también sucede con la berlina Giulia. Hay dos alternativas en Diésel que utilizan el afamado bloque de 2.2 litros desarrollado por la marca, con 160 CV en su configuración base, siempre ligado a la tracción trasera, o con 210 CV y tracción total, un propulsor diésel con mucho carácter que asegura cifras de consumo realmente bajas: 5,7 y 6,1 l/100 km de menor a mayor potencia. Su alternativa en gasolina es el 2.0 litros de 280 CV con tracción total Q4, un motor suave, refinado y enérgico que firma, según cifras oficiales, 8,4 l/100 km de consumo medio con unas prestaciones también espectaculares.

El futuro apunta a eléctrico, eso no cabe duda, y Alfa tendrá para entonces un sustituto que seguirá haciendo honor a la experiencia de conducción, refinamiento y exclusividad de la marca, pero el Stelvio va a seguir siendo, aún durante algunos años, junto al Giulia, dos de los pocos automóviles que conservan la deportividad más auténtica.

LA NUEVA GAMA STELVIO DISPONE DE CALANDRA MODIFICADA, GRUPOS ÓPTICOS RENOVADOS, PILOTOS TRASEROS CON NUEVAS FUNCIONES O INSTRUMENTACIÓN DIGITAL DE SERIE PARA TODAS LAS VERSIONES.

STELVIO 2023

Si algo funciona, ¿para qué cambiar? La mejor noticia es que en el renovado Alfa Romeo Stelvio, la marca no ha tenido que tocar un solo tornillo que afecte al chasis, motor o puesta a punto. Las novedades se han centrado en actualizar el estilo exterior y las tecnologías a bordo. En el primer caso, el Stelvio 2023 se distingue por una nueva parrilla y grupos ópticos con un diseño inspirado en los del Tonale, que ahora pueden disponer además de tecnología matricial, así como grupos ópticos posteriores que conservan el diseño pero con funciones diferentes. En el interior, el cuadro clásico deja paso a uno digital de 12,3" que dispone de tres estilos de visualización: Envolved, Relax o Heritage. Disponible en acabados Super, Sprint, Ti, Veloce, además del Quadrifoglio, que solo está ligado al motor más potente, el acabado Competizione se distingue por incorporar tecnología de Tokens criptográficos NFC. Se trata de un registro digital encriptado que almacena información esencial de cada coche y genera un certificado inalterable que registra la historia con todos los datos del coche. Este acabado, que además se distingue por sus llantas de 21", pinzas de freno en rojo, salpicadero y asientos en cuero, o disponer de serie suspensión adaptativa Alfa Active, se puede elegir con los motores 2.2 Diésel de 160 CV y 210 CV Q4, así como el 2.0T Q4 de 280 CV, y estará disponible por tiempo limitado.

Como sabes, se avecina más de un GTi en formato eléctrico, pero en este caso basado en el Renault 5 y firmada por Alpine, palabras mayores. Puro espectáculo en su diseño, pero, sobre todo, por sus cualidades dinámicas. Ya se encuentra en la fase de puesta a punto final en carretera, para desprenderse del apellido "Beta" y convertirse en un vehículo 100% de producción, con importantes novedades respecto al concepto que pudimos ver y tocar en mayo de 2023. El primer cambio de todos es que, al igual que el Renault 5 de producción, también el Alpine A290 contará con una carrocería de 5 puertas, las delanteras con manijas convencionales mientras que las traseras están hábilmente escondidas. Eso sí, la carrocería conserva su musculatura gracias a sus aletas ensanchadas y poderosa imagen.

Tal como estaba en los planes, el Alpine A290 será lanzado con un motor eléctrico frontal de 220 CV heredado del Renault Mégane E-Tech, alimentado por una batería de 52 kWh, la mayor de las dos previstas para su hermano de Renault, con la que el Alpine debería conseguir no menos de 400 km de autonomía. Pero la gama se ampliará también en sus extremos, hacia abajo con una versión de 150 CV, y hacia arriba, probablemente con una poderosa variante de tracción integral de 280 CV. La producción está programada para comenzar en Douai, Francia, a finales de 2024.

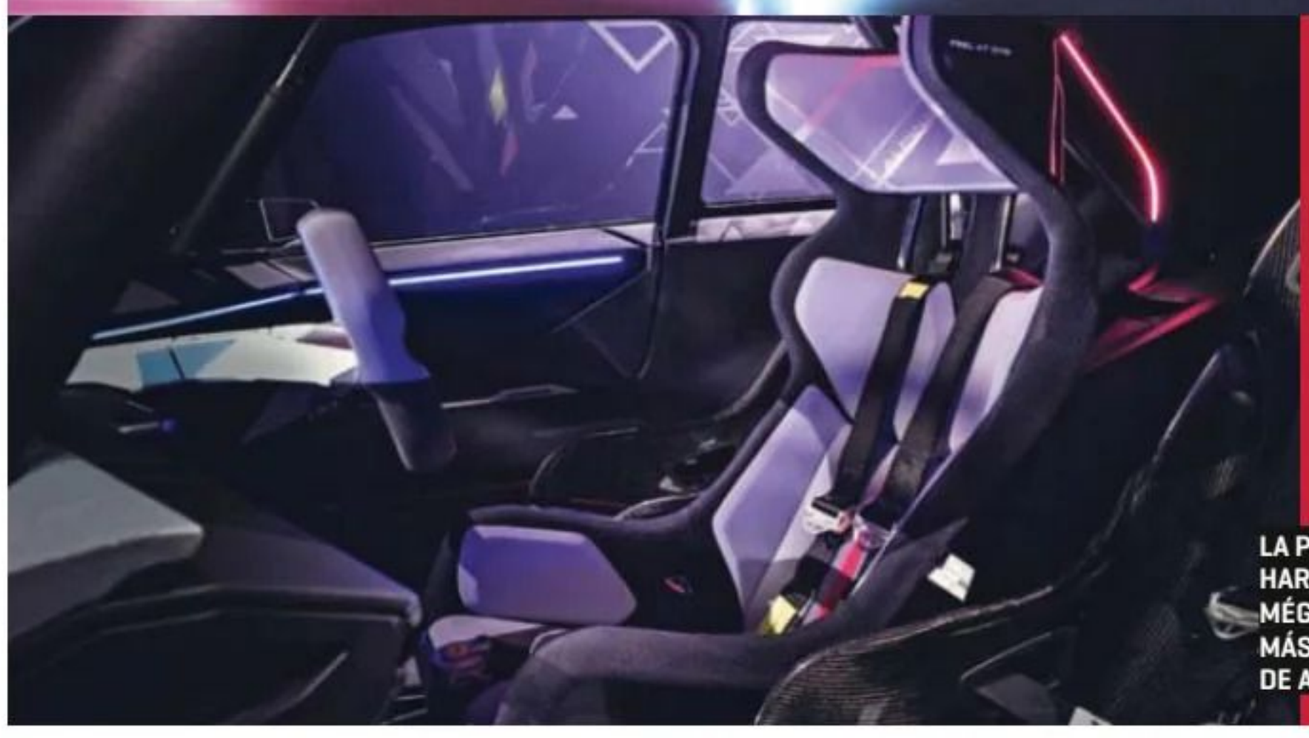
ALPINE

DESAFÍOS

ALPINE HA DEMOSTRADO QUE RESURGE CON FUERZA PARA RESONAR EN DIFERENTES CATEGORÍAS CON MÚSCULO, POTENCIA Y AFINACIÓN, Y EL A290 VA A SER SU SIGUIENTE ESCALÓN DE LA CADENA.

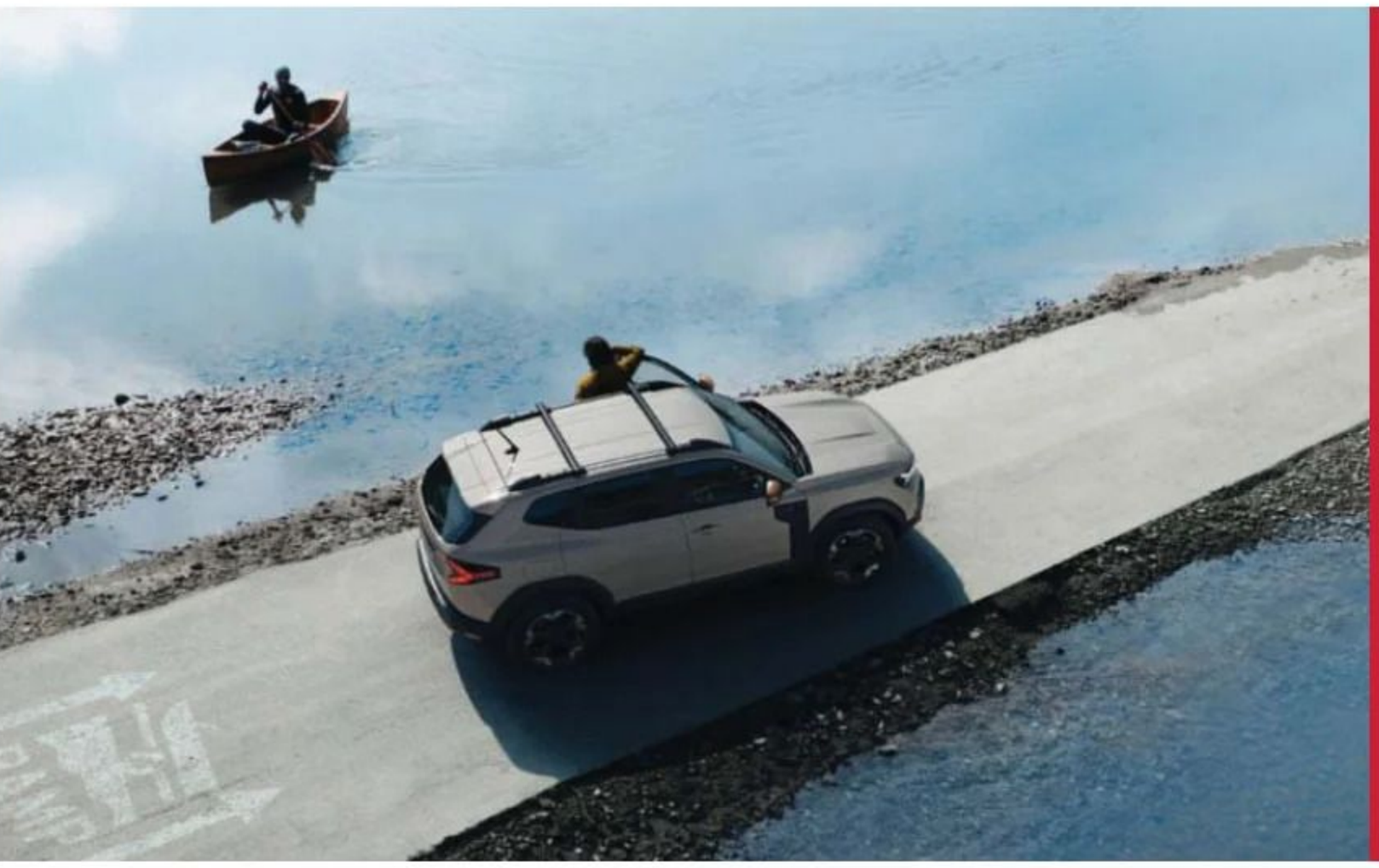
Texto:**RRF.** Fotos: **Alpine**

FINALMENTE, CINCO PUERTAS. DE CONCEPTO COMO FUE PRESENTADO A COCHE DE PRODUCCIÓN, CAMBIA FINALMENTE EL FORMATO DE CARROCERÍA, PERO NO LA SUGERENTE SILUETA NI MUCHO MENOS MENOS, SU PODEROSA MUSCULATURA.



LA PRIMERA VERSIÓN TENDRÁ UNAS PRESTACIONES QUE HARÁN HONOR A LA MARCA: CON MOTOR DERIVADO DEL MÉGANE E-TECH, TENDRÁ 220 CV SOBRE EL EJE DELANTERO. MÁS ADELANTE, ESPERAMOS UN 280 AWD Y UNA VERSIÓN DE ACCESO CON 150 CV.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024



HACIENDO MARCA

**DUSTER 2024 Y NUEVO B-EV:
MÁS ALLÁ DE LA COMPRA INTELIGENTE**

Llegará al mercado a partir de la primavera de 2024 estrenando diseño, motores, nuevos asistentes de seguridad, mayor conectividad y, sobre todo, una nueva arquitectura que va a permitir tales avances ya que el Duster pasa construirse sobre la plataforma CMF-B, la misma que emplean Clio o Captur de Renault entre otros modelos de la Alianza, lo cual va a aportar otros innumerables beneficios en comportamiento dinámico, placer de uso o comodidad. Eso sí, a pesar de ello apenas modifica sus dimensiones, manteniendo 4,34 metros longitud, 1,81 metros de anchura —1 cm más— y 1,66 metros de altura —3 menos—, lo va a garantizar debería garantizar la excelente versatilidad y amplitud de la que siempre ha hecho gala este modelo que de momento anuncia una capacidad de maletero de hasta 472 litros para las versiones 4x2, las más abundantes de una gama que, por cierto, se convierte en su totalidad en versiones ECO.

Por primera vez, el Dacia Duster prescinde ya de opción diésel que, como ocurre con muchos modelos del mercado, desaparece por completo de su oferta. A cambio, sí se mantienen las opciones GLP mediante el motor de 1.0 litros y tres cilindros —logrando una autonomía combinada de hasta 1.300 km— así como un inédito TCe de 130 CV utilizando el bloque 1.2 litros de 3 cilindros con microhibridación. Si bien, la gran novedad de gama es la nueva opción HEV híbrida convencional, con 140 CV y que se incorpora a la gama Duster tras montarse ya en modelos como el Jogger, siendo, probablemente, si no dos de los híbridos más baratos del mercado, sí lo mejores por relación valor y producto. Y es que el precio será por supuesto una de las grandes armas de un SUV que, hasta ahora, se comercializaba a un precio que partía de poco más de 18.000 euros y que, ahora, con toda su renovación, es posible que suba ligeramente, aunque esperamos que las primeras versiones de acceso se queden aún por debajo de los 20.000 euros.

Con todas las versiones de tracción delantera, pero con la nueva híbrida también disponible con tracción total 4x4, el Duster promete además a pesar de su menor altura una mayor capacidad para rodar por todo tipo de terrenos, mejorando ligeramente su cota libre al suelo, así como sus ángulos TT.

En cuanto a tecnología, el nuevo Dacia Duster incluye en su interior una instrumentación con pantalla de 7 pulgadas, salvo en su versión básica Essential que incorpora un cuadro de relojes clásico con un display de 3,5 pulgadas para el ordenador, mientras que desde el nivel Expression el sistema multimedia contará con otra pantalla digital de 10,1 pulgadas. El equipo superior, que se denomina Media Nav Live, incluye 6 altavoces, navegación y equipo de audio mejorado.

MÁS Y MEJOR. EL NUEVO DUSTER SE TRANSFORMA Y ADQUIERE FINALMENTE LAS FORMAS AVANZADAS POR EL CONCEPTO BIGSTER, MUSCULOSO, MUCHO MÁS AUDAZ Y MODERNO, PERO TAN FUNCIONAL COMO SIEMPRE. NUEVA PLATAFORMA, NUEVOS MOTORES INCLUYENDO YA SU PRIMER HÍBRIDO Y MATERIALES CON MEJOR PRESENCIA AUMENTARÁN SUS PRECIOS DE TARIFA, PERO EL DUSTER SIGUE APOSTANDO POR SER LA COMPRA INTELIGENTE.

DUO Y BENTO DE MOBILIZE, CUARTA MARCA DEL GRUPO RENAULT, REPRESENTAN LA NUEVA GENERACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE, OFRECIENDO SOLUCIONES EFICIENTES PARA EL CARSHARING Y EL REPARTO DE PAQUETES.

LAS NUEVAS "HERRAMIENTAS" DE MOVILIDAD

MOBILIZE DUO

Sí, tiene aspecto de coche, de cuadriciclo más exactamente, y aunque podría sugerir el reemplazo del Twizy, es en realidad mucho más que eso. Mobilize, la cuarta marca del grupo Renault, se ha especializado en soluciones de movilidad que convierten a cada vehículo en una verdadera plataforma de servicios en sí. Y eso es lo que representa el Duo, como vehículo de carsharing, o el Bento, una variante de carga claramente desarrollada para el reparto de pequeños paquetes. Son, por tanto, vehículos convertidos en eficientes herramientas al servicio de una movilidad inteligente y sostenible, adaptada a los nuevos códigos urbanos.

El Duo, el modelo en el que pueden viajar dos pasajeros, está listo para poder lanzarse, como muy tarde, a principios de 2024, siendo un modelo que competirá, por ejemplo, con el AMi de Citroën. El Bento, por su parte, elimina el asiento posterior y equipa una "mochila" posterior con una capacidad de nada menos que 700 litros, convirtiéndose, como hemos dicho, en una eficiente y ecológica herramienta de reparto urbano. Este modelo se lanzará apenas meses más tarde que la versión Duo.

Como seguramente puedes imaginar, en ambos casos estamos hablando de versiones 100% eléctricas y que al igual que el Twizy, no solo tendrán especificaciones de cuadriciclo y limitación de velocidad a 45 km/h, sino que también habrá una versión que necesitará permiso de conducción y estará limitada a 80 km/h. Sin embargo, en ambos casos el objetivo es que sean vehículos de mínimo mantenimiento y coste de utilización. Desde Mobilize, presumen de que estos dos nuevos conceptos de movilidad están fabricados al 50 por ciento con materiales reciclados y que, a su vez, son reciclables hasta en un 95 por ciento.

En el caso del Duo, el habitáculo está diseñado en tándem de tal manera que el pasajero de la plaza posterior "arropa" con sus piernas al delantero, una solución que ya se empleó con éxito en el Twizy, ya que permite diseñar un coche más estrecho y ágil en tráfico urbano. Frente a él, estos Mobilize mejoran también la protección a los ocupantes, el confort o el rui-

do interior. Con un tamaño exterior de 2,43 metros de largo (+9 cm frente al Twizy) y 1,30 m de ancho (+ 7 cm que el Twizy), son ideales para la ciudad. Sus dos versiones contarán con un airbag de conductor y una conectividad máxima que se actualizará de forma remota, con especial atención para facilitar su uso en el carsharing, como la apertura de puertas por smartphone, geolocalización, medición remota de autonomía, etc. Duo y Bento se añadirán a partir del año próximo a la oferta del carsharing del grupo, Zity, compuesta en estos momentos por los eléctricos Renault Zoe y Dacia Spring. El modelo se fabricará en la planta del Grupo en Marruecos (Tánger).

PUEDES VER AL DUO COMO UNA NUEVA GENERACIÓN DEL TWIZY, UN COCHE ADELANTADO A SU TIEMPO, AUNQUE AHORA CONECTADO, MÁS SEGURO Y QUE SÓLO SE PODRÁ ADQUIRIR BAJO SUSCRIPCIÓN.

CUPRA

HASTA EL INFINITO

SEGUNDO COCHE ELÉCTRICO DE LA MARCA, PRIMER SUV CON ESA TECNOLOGÍA DE PROPULSIÓN, EL TAVASCAN NO SÓLO DEMUESTRA QUE CUPRA HA DESPEGADO, SINO QUE TIENE COMBUSTIBLE PARA VOLAR POR TODO LO ALTO. 2024 SERÁ, TAMBIÉN, LA PUESTA DE LARGO DEL TERRAMAR.

Texto: **RRF** Fotos: **Cupra**

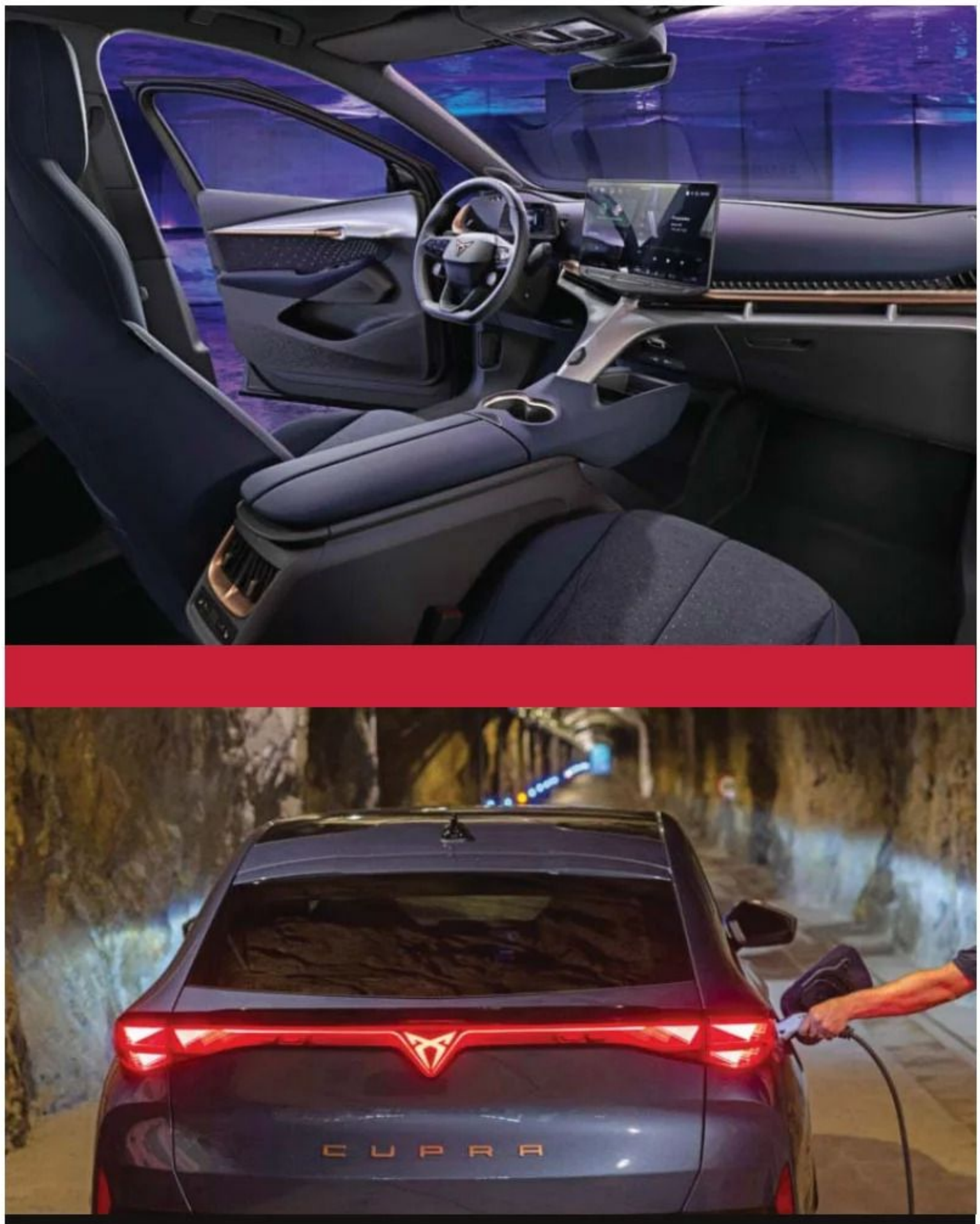
Cupra se ha abierto ya un hueco a codazos mientras sigue materializando su plan, donde entra no solo nuevo producto para competir en segmentos Premium, sino la actualización de modelos con los que hasta ahora ha ganado volumen y reconocimiento de marca. El 2024 será un año prometedor para la marca, ya que dos de sus piezas estratégicas, como lo son el León y el Formentor, recibirán una ligera puesta al día y se lanzarán modelos inéditos como el Tavascan y el Terramar, SUV con distintas tecnologías de propulsión.

Aunque el Tavascan está basado en el kit modular MEB compartido con otros SUV 100% eléctricos del grupo, como, por ejemplo, el Audi Q4 e-tron, VW ID.4 o Skoda Enyaq, parece claro que Cupra ha pretendido desarrollar un coche más emocional, dinámico y divertido. Si no te queda claro con el exterior, echa un vistazo al interior. Y apostaría a que esas mismas sensaciones serán aún más sólidas cuando nos podamos poner al volante por primera vez. Duelos como Born frente al ID.3, los modelos compactos del grupo, han dejado claro que Cupra sigue teniendo una varita mágica para inyectar mayor emoción en la experiencia de conducción de sus coches.

El Tavascan no es solo un coche de aspecto imponente. Firma ya un nuevo lenguaje de diseño que dejará huella en próximos coches y renovaciones de la marca. Destaca en su línea su zaga estilo coupé emulando la carrocería Sportback del Audi Q4 e-tron, su línea de cintura as-

DISEÑO DE "PURA RAZA" CON 4,64 M. DE LONGITUD, 1,86 M. DE ANCHO Y 1,60 M. DE ALTO. SU CAPACIDAD DE MALETERO, 540 LITROS.

ESPINA DORSAL, NUEVO ELEMENTO ESTÉTICO DEL TAVASCAN QUE "SOPORTA" EL SISTEMA MULTIMEDIA MÁS AVANZADO DE CUANTOS TIENE ACTUALMENTE EL GRUPO VW.



CUPRA BORN...

Y MÁS

La llegada del Tavascan será fuente de inspiración para todo Cupra ya presente en la gama, así que algunos sufrirán cambios menores y otros, tal vez no tanto. Lo que sí parece claro es que tanto el Born, el Formentor y el León tendrán ajustes de diseño exterior para homogeneizar elementos como los grupos ópticos delanteros, llantas, pilotos traseros, cosmética de la carrocería en general y también en el interior, en este caso, con mejoras en el sistema de infoentretenimiento. En cuanto a los motores, poco a poco se debería ir estandarizando el sistema de propulsión híbrido enchufable, como el que empleará el Terramar, con el motor 1.5 TSi como base en lugar del 1.4 TSi y baterías de mayor capacidad. Del mismo modo, el Formentor debería incluir el 1.5 eTSi en su catálogo para ofrecer una alternativa ECO complementaria a las demás versiones, en tanto en cuanto todo apunta a que mantendrá el resto de unidades de combustión. Para el Born, además de una actualización en clave estética, cabe esperar una evolución técnica semejante a la del VW ID.3, con mejoras en la calidad de algunos elementos del interior, un sistema operativo más avanzado y, probablemente, también una versión de mayor rendimiento, de la que te hablamos en el recuadro dedicado a la nueva unidad eléctrica para vehículos MEB.

cendente, la espectacular firma luminosa de sus grupos ópticos posteriores unidos por una franja de LED conectados con el logo posterior, iluminado al igual que el delantero ubicado sobre el capó, en este caso, en un intenso color blanco. También aquí delante son característicos los faros con tres módulos luminosos con diseño triangular. Si el diseño del Tavascan no es de tu agrado, no eres de este planeta.

Dentro, la atmósfera es mucho más futurista que la del resto de coches del grupo que antes te hemos comentado. La atención recae en la denominada espina dorsal, una pieza que recorre horizontalmente el salpicadero albergando salidas de aire y que conecta con la consola central. Y sobre ella, buenas noticias, ya que el sistema de infoentretenimiento que preside la zona central del salpicadero se corresponde a la última generación lanzada por el grupo, con el sistema operativo más avanzado, mandos inferiores retroiluminados y un tamaño de 15 pulgadas. El cuadro de información frente al conductor tiene 5.3 pulgadas, mientras que el Head-Up Display cuenta con nuevas funciones avanzadas mediante realidad aumentada, mostrando indicaciones dinámicas de la navegación en el punto óptimo de visión para el conductor.

Fabricado en la planta de Heife, en China, llegará al mercado a principios de 2024 con dos motorizaciones, ligadas cada cual a un nivel de equipamiento y empleando en los dos casos la batería de 77 kWh. Los Endurance llevarán el nuevo motor APP550 de nuevo desarrollo en el tren trasero, con 286 CV y 545 Nm de par, con una autonomía por ahora estimada en 547 km. Los VZ dotan al Tavascan de tracción añadiendo un motor asíncrono de 109 CV en el eje delantero, alcanzando una rendimiento global de 340 CV, 679 Nm de par y un radio de acción de 517 km.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

EL CUPRA TERRAMAR SE FABRICARÁ EN LA PLANTA DE AUDI DE GYÖR, HUNGRÍA Y LLEGARÁ AL MERCADO CON MOTORES TÉRMICOS Y PHEV A PRINCIPIOS DE 2024.

CUPRA TERRAMAR

ESTO PROMETE

Aunque el Tavascan, en la foto, el modelo de color Plata/dorado, podría considerarse el sustituto natural del Cupra Ateca, en realidad las dos gamas se complementarán hasta 2026, año en el que el Ateca dejará de producirse. El Terramar, en realidad, es 11 cm más largo que el exitoso y consolidado SUV de la marca, con una longitud total que alcanza los 4,5 metros, y además tendrá un posicionamiento más "universal", en lugar del específico del Ateca, como producto más de nicho debido a su configuración mecánica y deportiva puesta a punto de chasis.

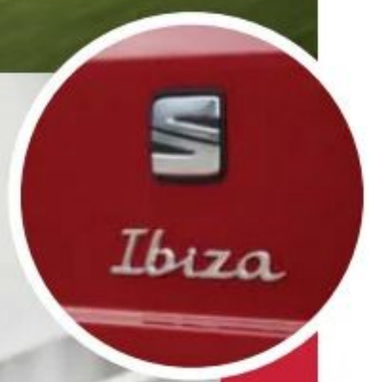
Este nuevo SUV, como no podría ser de otra manera, incorporará los últimos avances que se han introducido en la plataforma MQB EVO, como los ya presentes en la nueva gama Tiguan de VW. Se ofrecerá, por tanto, con motores térmicos o híbridos enchufables, siendo muy probable que la oferta comience con el 1.5 eTSi de 150 CV, motor que contará con el distintivo ECO de la DGT y que, a su vez, será el motor base para la nueva generación de versiones e-Hybrid que se está utilizando en el grupo, reemplazando al sistema actual.

Combinado con una unidad eléctrica de 116 CV, el cambio automático DSG de 6 velocidades y un nuevo kit de baterías de 19,7 kWh, debería dar lugar también aquí a dinámicas y eficientes versiones con 204 o 272 CV capaces de cubrir hasta 100 km en modo eléctrico, cargar en corriente alterna (CA) a 11 kW de potencia o incluso hacerlo en corriente continua (CC) a 50 kW. Éxito asegurado.

NUEVA UNIDAD DE 286 CV

PARA TAVASCAN... ¿Y UN PROBABLE BORN VZ?

Evolución del motor principal —el trasero— sobre el kit MBE, cuenta con un estátor con más bobinado, hilos de mayor grosos, imanes de mayor potencia o un difusor térmico, todo en un "paquete" más compacto y ligero que el primer propulsor que se lazó. Rinde 286 CV y hasta 550 Nm según la relación de transmisión. Lo usará el Tavascan... y se han visto Born con frenos traseros reforzados que bien podría responder a la llegada de una versión más potente con esta unidad, y que merezca el acabado VZ.



SI ALGO FUNCIONA...

CAMBIOS MENORES EN IBIZA, ARONA Y LEÓN

Pocos, por no decir ningún cambio técnico, necesitan tres de los pilares fuertes de Seat: el Ibiza, el Arona o el León. Sin embargo, dada la competitividad que hay en cada uno de estos segmentos, Seat quiere seguir siendo una apuesta ganadora no sólo por el valor de sus productos, sino también por la relación entre valor y precio. No esperamos, por tanto, modificaciones de gran magnitud, sino versiones extra que agudicen el encanto que ya de por sí tienen estos coches. Por ejemplo, en la gama León habrá una versión especial Vision que suma equipamiento extra a los niveles de acabado XL, XXK y Special Edition, manteniendo los buenos motores que ofrece el compacto español: 1.0 TSi, 1.5 eTSi, 2.0 TDi y eHybrid.

En cuanto al Ibiza, hay que soplarle velas, un buen puñado de ellas por cierto, porque celebra en breve su 40 aniversario. Seat le homenajeará con una edición especial que igualmente vendrá cargada de equipamiento extra, permitiendo que el utilitario español pueda competir, en términos de relación equipamiento/precio, con coches más básicos, y por tecnología y calidad, con alternativas superiores. Algo parecido a lo que también prepara Seat para el Arona, en este caso partiendo de una versión FR que reforzará su dotación de serie y añadirá atractivo comercial para seguir manteniéndose como uno de los top ventas de la categoría.

El DS8 es por derecho propio el gran protagonista de las novedades DS en 2024. No sólo es el gran lanzamiento del año, sino que también estrena en clave DS —tras ser inaugurada por el Peugeot 3008— la plataforma eléctrica STLA Medium con la que Stellantis fabricará coches desde 4,3 a 4,9 m de longitud, con 2,7 a 2,9 m de distancia entre ejes y baterías de 87 a 104 kWh de capacidad alimentando bien a un motor o dos en las variantes de tracción a las cuatro ruedas.

Según información facilitada a lo largo del año por la marca, el DS 8 rondará los 4,8 m de longitud y estará basado en el prototipo Aero Sport Lounge Concept, lo que le podría situar a caballo entre una carrocería tipo Shooting Brake y un SUV tal y como los interpretamos en la actualidad (la altura libre se sitúa por encima de los 200 mm). Esa fusión busca una mejora en la eficiencia aerodinámica que reduzca las necesidades de energía tan importantes cuando hablamos de coches eléctricos y llevaría a una autonomía por encima de los 700 km sin recargar, demostrando cómo la electrificación está camino de ser una realidad sin las limitaciones actuales gracias a la mejora en la eficiencia de los motores y en el tamaño de las baterías.

Será fabricado en la planta italiana de Melfi junto con una interpretación en clave Opel del mismo proyecto —que bien pudiera ser denominado Monza—, si bien se diferenciará de aquel en su propuesta de elegancia barroca y sofisticada realización. Eso sí, se le espera con un diseño interior menos híper futurista que el denominado DS M.i.21 dado a conocer en verano de 2023 que se irá introduciendo de aquí a 2030.

DS 8

ES PRESENTE

La transición a la electrificación, la adopción de nuevas tecnologías como la inteligencia artificial como refuerzo de la experiencia de uso y el refuerzo de los servicios añadidos que refuerzan su exclusividad definen la actividad de DS para el próximo año 2024. El futuro se muestra apasionante.

Texto: **Óscar Díaz odiaz@slib.es.** Fotos: **Autopista**

UN CONCEPTO EXHIBIDO EN 2020, EL AERO SPORT LOUNGE CONCEPT ESCONDE LAS LÍNEAS MAESTRAS DEL DS8, DE LLEGADA AL MERCADO EN 2024.

LA PLATAFORMA STLA DARÁ AUTOMÓVILES DE LONGITUDES DE 4,3 A 4,9 M, CON BATERÍAS DE 87 A 104 KWH DE CAPACIDAD Y AUTONOMÍAS DE HASTA 700 KM.

LA DENOMINACIÓN E-TENSE DEFINE LA PRESENCIA DE ELECTRIFICACIÓN A BORDO CON LA DOBLE POSIBILIDAD DE HIBRIDACIÓN ENCHUFABLE O ELÉCTRICOS 100% DE BATERÍA.

DS 4 ELÉCTRICO

COMPLEMENTO NECESARIO

Siendo DS la marca portaestandarte dentro del grupo Stellantis en cuando a transición a la electricidad, el camino está abierto, pavimentado y dirigido con pulso firme anticipando lo que poco tiempo después pueda esperarse del resto de las marcas. Ahora estamos asistiendo a la introducción de variantes electrificadas en cada modelo de la gama, pronto llegarán las versiones 100% eléctricas y más adelante que cada nuevo modelo de nueva creación se de exclusivamente en versión eléctrica.
Éste, el DS4 eléctrico, supone el siguiente paso, ampliando una gama que ya contenía una variante de cero emisiones bajo el formato de una propuesta híbrida enchufable de tracción delantera y 225 CV de potencia sumando la energía de su motor térmico de 1,6 litros y el eléctrico de 81 kW.
A esta propuesta, compartida con modelos como el DS7 y DS9, va a incorporarse

una versión eléctrica que podríamos definir como «cero emisiones permanente» que se unirá al DS3 E-Tense como unidades eléctricas puras. Ambos comparte algunos elementos mecánicos como motor, batería o transmisión a pesar de que el DS4 se realice a partir de la plataforma EMP2, la misma sobre la que también se realizan Peugeot 308 y 408, entre otros, o sin salir de la familia de la marca premium francesa, en los DS7. Se sitúan pues por encima de la CMP que en Stellantis da pie a los DS3 o Peugeot E-208 y por debajo de la novedosa y revolucionaria STLA base de los próximos coches eléctricos de DS.

Antes llegará nuestro protagonista, el DS4 eléctrico, con un motor síncrono de imanes permanentes situado en posición delantera trasnversal que accionará las ruedas delanteras con un rendimiento máximo de 115 kW (156 CV) con un par motor de 260 Nm. Se verá alimentado por una batería de Litio, Manganeso y Cobalto de 54 kWh de capacidad total y 50,8 kWh de capacidad neta. Por tamaño, potencial y capacidad de recarga se encuentra en la zona tibia de la categoría. Así, puede recargarse por corriente alterna hasta 11 kW, que podrían llegar a los 100 kW cuando se conectase a un punto de suministro de corriente continua.

Esa estructura mecánica debe favorecer al DS4 eléctrico conseguir una autonomía sin recargar por encima de los 400 km en el ciclo de homologación WLTP —e incluso podría superarse cuando la mayoría de los desplazamientos son a ritmos uniformes en el entorno dulce de los 90 km/h o cuando hay pocos cambios de ritmo y huimos de las velocidades más altas—.

Su capacidad dinámica debe situarse cerca de lo que ofrece la interpretación eléctrica de la plataforma multienergía en clave Peugeot, el E-308. En su carrocería berlina es capaz de alcanzar los 170 km/h, acelerar desde parado hasta los 100 km/h en 10,5 s y conseguir homologar un consumo medio WLTP mínimamente por debajo de los 15 kWh/100 km, una cifra que como el potencial de recarga se sitúa en la zona intermedia de toda la oferta de eléctricos de esas dimensiones compactas.

LAS VARIANTES 100% ELÉCTRICAS PODRÁN LLEVAR UNA PERSONALIZACIÓN QUE LAS DIFERENCIE DE LAS EQUIPADAS CON MOTOR DE COMBUSTIÓN.

LA APLICACIÓN MYDS ES EL PUNTO DE PARTIDA PARA ACCEDER A LA EXCLUSIVIDAD DEL UNIVERSO ONLY YOU Y DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL CHAT GPT.

PLUS DE EXCLUSIVIDAD

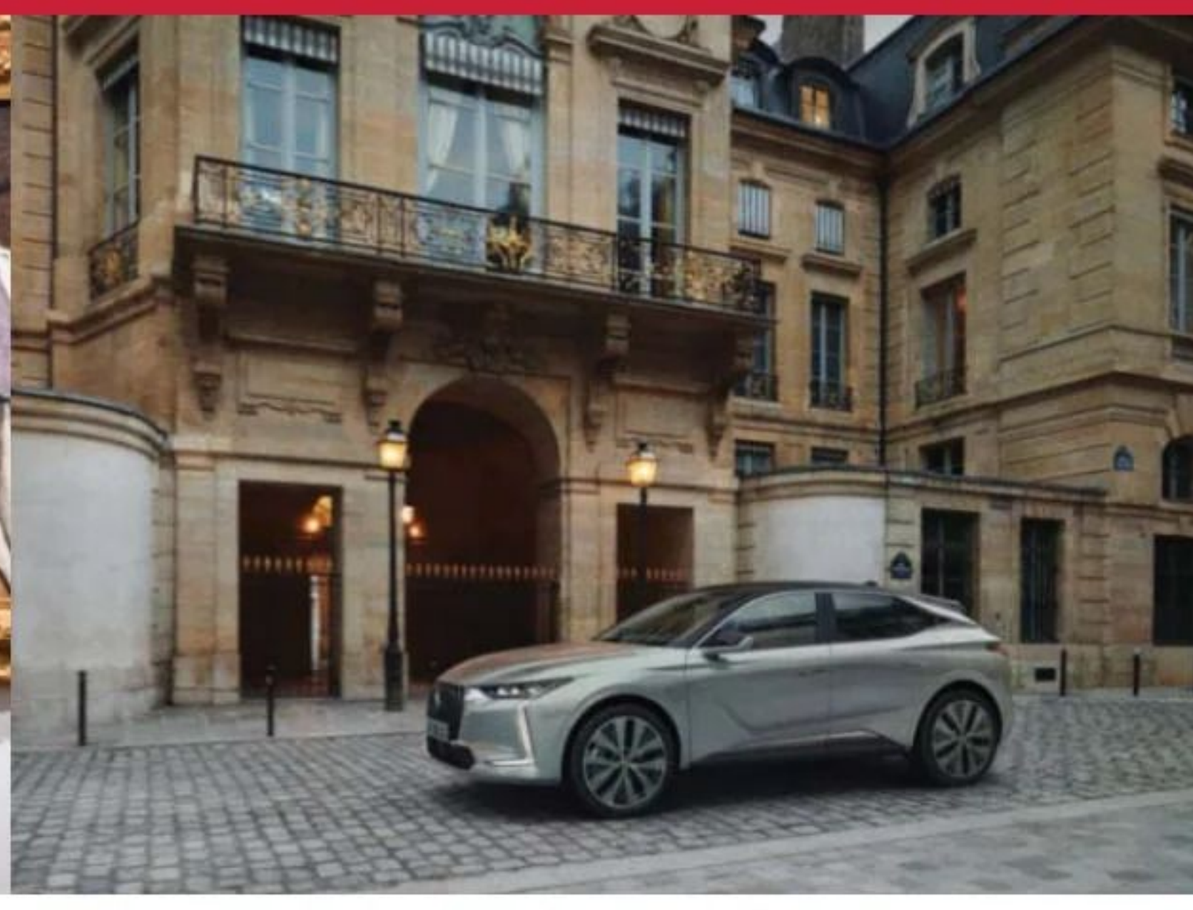
SERVICIOS ONLY YOU

La exclusividad de DS como fabricante va más allá de ofrecer en sus automóviles altísimas dosis de comodidad, de incluir un equipamiento diferenciador, de usar materiales de la máxima calidad e incorporar un aislamiento exquisito, elementos que le permiten constituirse como una alternativa a los fabricantes premium tradicionales con la máxima personalidad.

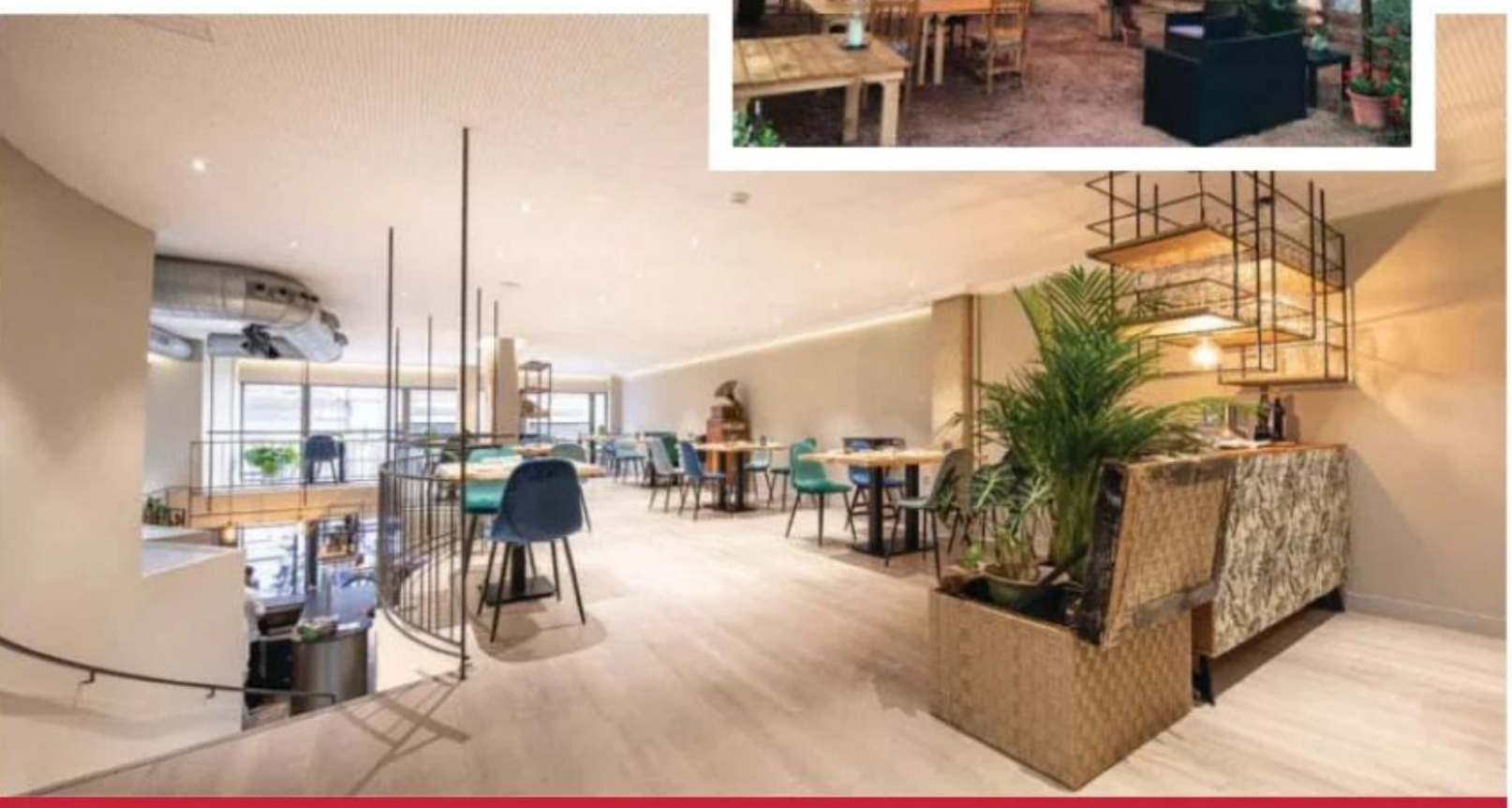
En este caso, parte de ese valor añadido se traduce en el programa Only You que hace más cómoda y fácil la vida de los clientes viviendo una experiencia que va más allá del automóvil con un abanico de experiencias premium accesibles desde la app MyDS.

Este lujo se traduce en atenciones y tiempo, el que el cliente puede ahorrarse al acceder al servicio de recogida y entrega del vehículo en el domicilio ante operaciones de taller programadas o repentinas. También integra el servicio DS at Your Service, un servicio de atención al cliente personalizado y exclusivo con personal especializado en el universo DS capaz de responder a cualquier pregunta sobre la marca o sus automóviles, y el servicio DS Assistance, del que pueden beneficiarse gratuitamente y de por vida en toda Europa los propietarios que realicen sus operaciones de mantenimiento en algún servicio oficial y recibir asistencia en casos de avería, pinchazos, errores de carburante, pérdida de llaves o sustituciones de batería.

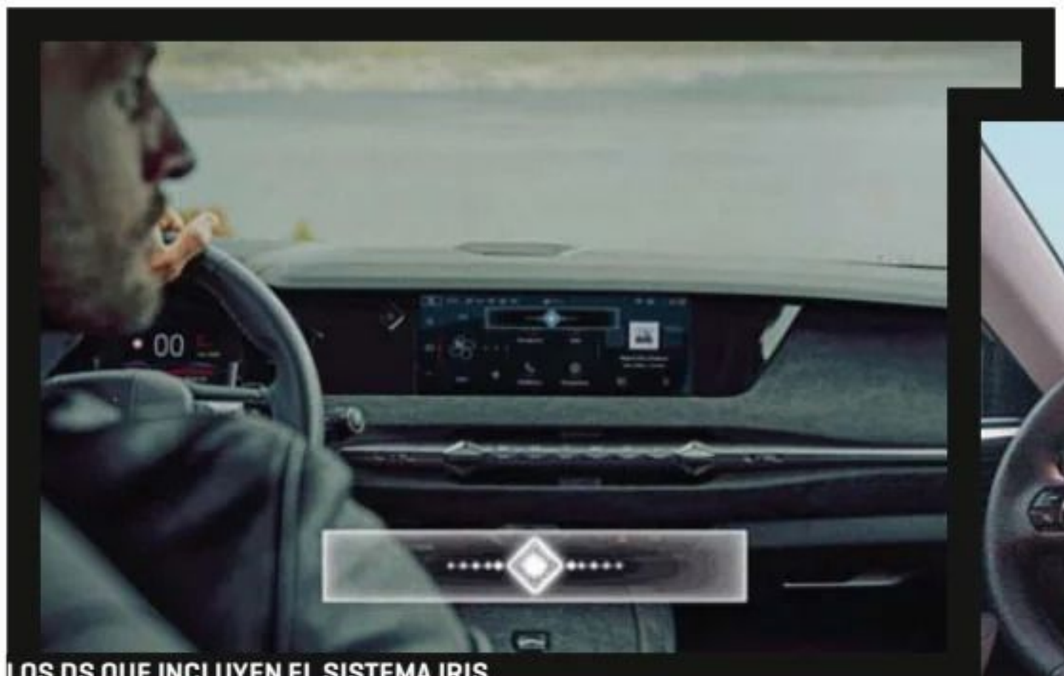
Pero, sin duda, el servicio que más puede entroncarse en la especial idiosincrasia de DS son las experiencias que se proponen en el Only Your Privilege. En la actualidad los Only You Privilege suponen 84 escapadas rurales en los hoteles de la cadena



LAS GASTRONOMÍA ES UNO DE LOS PILARES MÁS FIRMES Y ABUNDANTES DE LAS EXPERIENCIAS DS ONLY YOU PRIVILEGE. PERO ÉSTAS SE EXTIENDEN TAMBIÉN A LA CULTURA Y EL BIENESTAR.



Ruralka y más de 38 eventos en toda la geografía española. Entre estos momentos especiales y exclusivos se sitúan no sólo el acceso a catas de vinos, menús degustación de excepcionales chefs, momentos de relajación en spas o que superan las 20 estrellas Michelin, visitas privadas a museos complementadas con eventos gastronómicos.
Una de las últimas ampliaciones ha supuesto la inclusión de una propuesta única y muy vinculada con DS como el acceso prioritario a la explosición «Picasso, lo sagrado y lo profano» a puerta cerrada y al margen del público y con la posibilidad de vivir toda la experiencia de los Art & Brunch del Museo Thyssen Bornemisza.
El concepto pretende extender las experiencias vitales que dan continuidad al uso del automóvil y bebe en las fuentes de los DS Tour en París que incluyen una visita privada al Museo del Louvre.
Se compone así una oferta amplia y en evolución a la que se siguen sumando propuestas que refuerzan la exclusividad DS.



LOS DS QUE INCLUYEN EL SISTEMA IRIS PERMITEN EL ACCESO A LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL CHAT GPT.

INTELIGENCIA NATURAL

LA GAMA DS INCLUYE CHAT GPT

La experiencia de disfrute en viaje tan ligada al ADN de DS aumenta exponencialmente con la integración de Chat GPT en toda su gama. Todos, dotados del sistema DS Iris System —con tarjeta e-sim integrada—, permiten acceder al sistema de inteligencia artificial generativa más conocido del mundo y hacen de DS el pionero en adoptar a este sistema de inteligencia artificial. Lo ofrece exclusivamente en Europa en 20.000 vehículos, sumándose a los servicios conectados de la marca, gratuitos durante 3 años. Para conectarlo basta decir OK Iris o presionar el botón en el volante, evitando desviar la mirada del asfalto.

Con la integración de este sistema de IA se accede a un asistente digital virtual que no sólo aporta información del destino o elementos de interés como como horarios de apertura y obras más significativas en museos, qué ver en cada momento, o buscar el entretenimiento a través de lenguaje natural creando contenidos de entretenimiento como un cuento a medida que una los nombres de los viajeros, sus personajes favoritos.

A fuego lento, así ha cocinado Hyundai su primer modelo eléctrico de altas prestaciones, el Ioniq 5 N, aprovechando la experiencia adquirida con laboratorios rodantes como lo fueron el prototipo RM20e, el Veloster N ETCR de competición o más recientemente el RN22e, un coche que escondía la verdadera tecnología eléctrica de altas prestaciones que heredaría finalmente el Ioniq 5. Rendimiento y comportamiento "ultra"... para poder conducir, también con total normalidad por carretera abierta, sin efectos colaterales para el compromiso ecológico y sostenible que se ha marcado Hyundai como rumbo y estrategia. La potencia del Ioniq 5 es, sencillamente, descomunal, pero hay un elemento estratégico que ha permitido llegar a semejante nivel de rendimiento y puesta a punto: su plataforma E-GMP y sus baterías de cuarta generación que se utilizan por primera vez en este modelo, con una capacidad de 84 kWh. Dos motores eléctricos capaces de girar hasta 21.000 rpm son los responsables de que el Ioniq 5 N pueda entregar 650 CV de potencia en su modo N-Grin Boost, el más radical de todos. Pero Hyundai no solo ha querido poner foco en las capacidades prestacionales, también en el comportamiento dinámico. La estructura ha sido reforzada, la dirección mejorada, las suspensiones tienen una puesta a punto específica, mientras que la sofisticada electrónica consigue que el Ioniq 5 N pueda comportarse como un verdadero coche de carreras. Modos como el N-Drift Optimiser permiten mantener el ángulo adecuado de derrape ayudándose de diferentes sensores del coche. El Torque Kick Drift emula la acción de un embrague para que el eje trasero rompa la adherencia de forma instantánea. N-Torque Distribution saca petróleo de la distribución de par entre ejes, ayudado del diferencial trasero de deslizamiento limitado, pudiendo configurar hasta 11 niveles diferentes de reparto de par entre el eje delantero y trasero. Y no, el Ioniq 5 no es un demostrador de hasta dónde puede llegar la marca con el desarrollo de sus coches, sino la primera pieza de una saga que seguirá dejando huella.

HYUNDAI

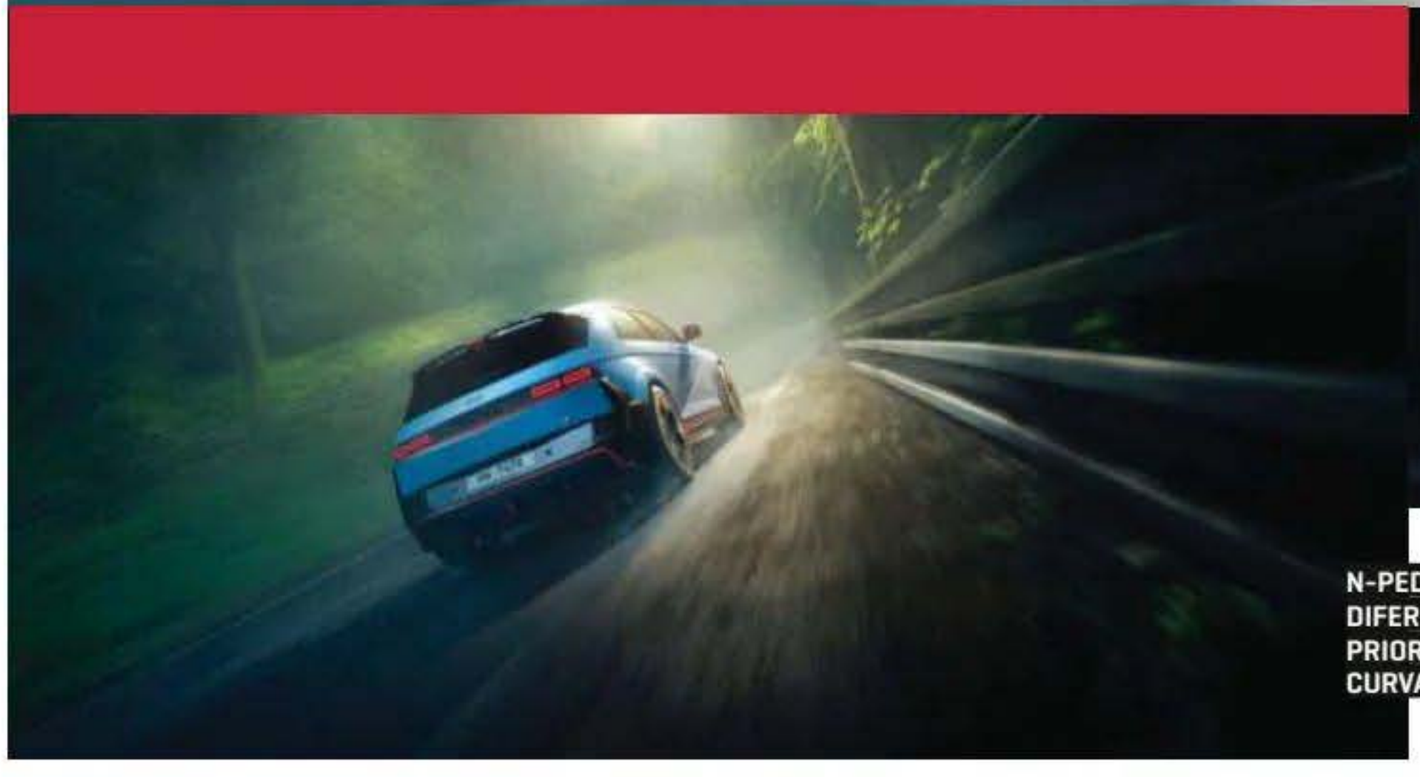
ÉLITE

Una renovación total de producto deja a Hyundai como la marca con más potencial de crecimiento, demostrando además que su nivel de exigencia no tiene límites: novedades como el Ioniq 5 N o la nueva generación del Santa Fe lo dejan claro.

Texto: **RRF.** Fotos: **Hyundai**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

LAS BATERÍAS DE CUARTA GENERACIÓN, CON 84 KWH DE CAPACIDAD, PROPORCIONAN MAYOR POTENCIA DE SALIDA GRACIAS AL NUEVO INVERSOR DE DOS ETAPAS CON MAYOR EFICIENCIA ENERGÉTICA.



N-PEDAL. HYUNDAI HA DEFINIDO UNA PROGRAMACIÓN DIFERENTE PARA LA FUNCIÓN ONE-PEDAL QUE PRIORIZA LAS REACCIONES DEL COCHE EN PASO POR CURVA POR ENCIMA DE LA EFICIENCIA.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

HYUNDAI SANTA FE

REVOLUCIÓN

La quinta generación del SUV grande de la marca —ya han pasado 23 años desde que viera la luz este modelo— deja claro el instinto de superación de Hyundai. No cabe duda de ello, a tenor del diseño y mucho menos de la nueva tecnología a bordo. Basado ahora en formas más cuadradas, Hyundai saca buena tajada de este estilo logrando un interior con una habitabilidad espectacular... pero también un aspecto exterior rompedor y francamente llamativo. Cambian las dimensiones exteriores, pero también las proporciones. Por ejemplo, es un coche con 6 cm más de longitud que antes, ahora con 4,83 metros de longitud total, que también tiene más batalla, 2,81 metros exactamente, pero que distribuye la carrocería con nuevas proporciones: acorta el voladizo delantero, algo que contribuye a darle un aspecto más poderoso y a la vez dinámico, y aumenta el voladizo posterior, un indicativo de que el Hyundai Santa Fe va a ser un coche con una capacidad asombrosa.

De hecho, no solo lo es, sino que la marca le ha dado un giro radical al concepto de versatilidad con la intención de llevar una mano ganadora en la dura partida de SUV grandes con capacidad para siete pasajeros. Su maletero alcanza los 725 litros cuando la tercera fila está ocupada, unos 150 litros más que antes. La tercera fila, además, cuenta con respaldos reclinables en 10 grados, mientras que la segunda fila, abatida, deja una superficie de carga completamente plana, siendo además regulable longitudinalmente.

El habitáculo también ha dado un salto en calidad y tecnología. Siguiendo el concepto de sus últimos vehículos eléctricos, el salpicadero fusiona en una pantalla curva el cuadro de relojes digital y el sistema multimedia, con sendas pantallas de 12,3 pulgadas. En la consola, ahora liberada del mando del cambio de marchas al ubicarse en la dirección, se emplaza una tercera pantalla de 6,6 pulgadas, rodeada de mandos físicos dedicados a la climatización. Los detalles llegan hasta ofrecer una bandeja de esterilización mediante rayos UV alojada en la guantera principal.

Aparte de abandonar definitivamente el Diésel, en Europa la oferta de motores será diferente a otros países. En el momento del lanzamiento, previsto para los primeros meses de 2024, se lanzarán dos versiones, una híbrida y otra híbrida enchufable, la primera con 235 CV y 363 Nm de par, consumos de 6,5 l/100 km en el primer caso y de 1,6 l/100 km en el segundo. Próximamente, Hyundai ampliará la información técnica de ambos propulsores que tienen como base térmica el motor 1.6 T-GDi así como la potencia global del PHEV.

FAROS Y GRUPOS ÓPTICOS EN FORMA DE H, PODEROSOS PASOS DE RUEDA CON DISEÑO ANGULOSO JUNTO A FORMAS DE CARROCERÍA QUE OPTIMIZA EL VOLUMEN INTERIOR SON LAS NUEVAS CLAVES DE DISEÑO DEL HYUNDAI SANTA FE, UN SUV QUE SUBE DE CATEGORÍA... Y NO SÓLO POR SU TAMAÑO EXTRA.

UNA PARA TODO. A DIFERENCIA DE OTRAS ARQUITECTURAS ELÉCTRICAS, E-GMP SE HA DISEÑADO DESDE CERO SIN LÍMITES EN CUANTO A VARIEDAD DE FORMATOS DE VEHÍCULOS QUE SE PUEDEN DESARROLLAR A PARTIR DE ELLA.

ARQUITECTURA MULTIFORMATO

E-GMP: LOS CIMIENTOS DE LA NUEVA ERA ELÉCTRICA

Es la base que acoge ya la electrificación más moderna y sofisticada del grupo Hyundai y Kia, aunque convivirá con arquitecturas mixtas como la del Kona que admiten motorizaciones térmicas o cien por cien eléctricas. Si por algo destaca es por su modularidad, adelantándose a la MEB de VW, por ejemplo, ya que permitirá varias configuraciones de vehículo, ya sea en formato de carrocería, separación de ruedas a lo largo o ancho, y también en altura respecto al suelo. Se usará, por tanto, indistintamente en coches medianos o grandes, ya sean berlinas o SUVs, superando los 600 km de autonomía, como ya ha demostrado el Ioniq 6, siendo totalmente válida para versiones de carácter deportivo, como es el caso del recién presentado Ioniq 5 N, con hasta 650 CV, o para acoger a su vez evoluciones en cuanto a tecnologías de baterías —de hecho, la marca ya ha montado una cuarta generación de baterías con 84 kWh de capacidad—. Hyundai no se obsesiona con altas capacidades de batería, que supondrían un exceso de kilos que sacrificarían la relación eficiencia/autonomía, ya que la plataforma E-GMP tiene un as en la manga en cuanto a potencia de carga gracias a la arquitectura eléctrica mixta de 400/800V que utiliza: admite potencias de carga de hasta 350 kW y puede ofrecer 100 km extra de autonomía con solo 5 minutos de carga cuando se conecta a supercargado-

ARQUITECTURA DE PROPULSIÓN O TRACCIÓN TOTAL, CON MOTOR O MOTORES SÍNCRONOS QUE UNIFICAN LA UNIDAD DE POTENCIA, EL INVERSOR Y LA TRANSMISIÓN EN UN ÚNICO MÓDULO PARA CONSEGUIR GRAN COMPACIDAD, LIGEREZA Y CONTRIBUIR JUNTO A LA BATERÍA EN UN BAJO CENTRO DE GRAVEDAD.

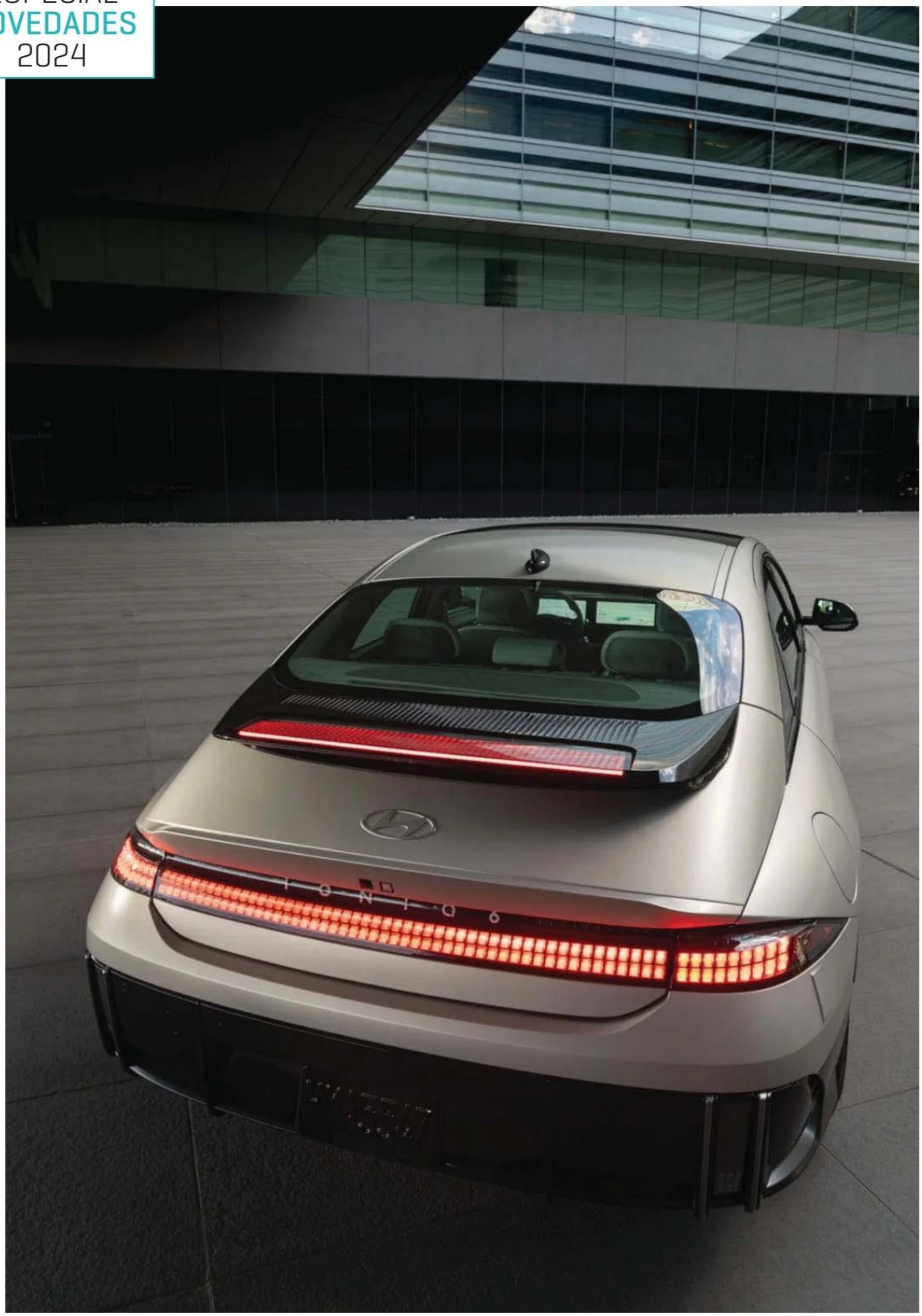
res. Además, emplea un sistema bidireccional, pudiendo usar las baterías como fuente de energía para otras aplicaciones, ya sea para alimentar un aparato eléctrico, una vivienda entera o devolverla a la red eléctrica.
En el apartado dinámico, esta plataforma E-GMP ha demostrado lograr un mejor rendimiento en curva y una gran estabilidad a altas velocidades gracias a la óptima distribución de pesos y al bajo centro de gravedad. Parte de este comportamiento mejorado vendrá de un sistema de suspensión trasera de cinco brazos. Cortos voladizos, amplia batalla y suelo plano permiten una distribución inteligente del espacio. También destacan, asociados a esta plataforma E-GMP, unos paquetes de baterías con una densidad energética mejorada en un 10 por ciento, lo que permite economizar peso y tamaño para un rendimiento similar.

EL HYUNDAI IONIQ 5 LLEGÓ PARA REDEFINIR LA EXPERIENCIA DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA. LA VERSIÓN DE POTENCIA INTERMEDIA SACA JUGO A SU BATERÍA DE 77 KWH SUPERANDO LOS 500 KM DE AUTONOMÍA, PUDIENDO CARGAR, ADEMÁS, A POTENCIAS DE 240 KW.

IONIQ 5... 5 ESTRELLAS

Hyundai no ha lanzado el Ioniq 5 para competir con el resto, sino para destacarse del resto, y ya desde la base tiene un elemento que lo hace: su arquitectura cuyos secretos te hemos contado en el cuadro adjunto. Su versión más radical, el Ioniq 5 N que abre este mismo artículo, es la verdadera demostración de las capacidades que puede tener la marca en general y del modelo y su contenido técnico en particular. Pero el Ioniq 5 también ha nacido como un audaz SUV para anticipar la verdadera electrificación inteligente.
Tres versiones componen la gama de este SUV de 4,6 metros de longitud que encierra un innovador diseño en su puesto de conducción, gran capacidad en las plazas traseras y un maletero que oscila entre los 588 litros de los RWD y los 555 litros de los AWD. El modelo base combina el motor trasero de 170 CV con la batería de 58 kWh, anunciando un consumo de 16,7 kWh y una autonomía de 384 km. Con baterías de 77 kWh, el rendimiento de la versión intermedia asciende hasta los 228 CV y la autonomía declarada supera el medio millar de kilómetros, mientras que la versión hasta ahora tope de gama, por debajo del inminente Ioniq 5 N, emplea dos motores que dotan de tracción total al vehículo, rinde 325 CV y con 77 kWh de batería consigue 454 km de autonomía. Según la motorización, la potencia de carga varía entre 180 y 350 kW.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024



HYUNDAI IONIQ 6

CLASE SUPERIOR

A la vista está que el Ioniq 6 no es un coche convencional. Hyundai lo ha diseñado de esta manera porque ha buscado que su coeficiente aerodinámico sea lo más bajo posible, lo cual es especialmente beneficioso para lograr la mayor eficiencia y autonomía y conseguir un nivel bajo de ruido durante la conducción, algo que el Ioniq 6 ha logrado con creces. Solo hay un coche de producción con un coeficiente aerodinámico (Cx) más bajo que él, el Mercedes EQS. Cuando lo conduces, también notas que el silencio y la suavidad de la marcha son cualidades destacadas, al igual que el bajo consumo, no solo el anunciado.

Además de esto, hay otras características que hacen que el Ioniq 6 sea un buen coche eléctrico, o más que eso, un automóvil magnífico. La primera de ellas es que Hyundai ha facilitado enormemente el proceso de carga debido a su arquitectura eléctrica de 800 voltios, lo que permite potencias de carga de hasta 240 kW, curvas de carga muy eficientes y tiempos realmente cortos para cargar la batería hasta el 80% de su capacidad total en puntos de alta potencia. Además, el Ioniq 6 utiliza protocolos de carga Plug&Charge —si la red es compatible— de manera que los datos de pago están asociados al chasis del coche y el usuario solo tiene que enchufar el coche y esperar a que esté cargado, sin necesidad de utilizar ninguna aplicación o método de pago adicional. Por último, el planificador de ruta integrado en el sistema de navegación funciona muy bien y permite programar el viaje con garantías y precisión al estimar el kilometraje real, la autonomía con la que llegaremos al punto de carga y el tiempo que se tardará en realizar toda la operación, introduciendo previamente el porcentaje de carga que deseamos alcanzar.

El Ioniq 6 se ofrece con tres motorizaciones, cada una asociada a una línea de acabado: "Light" para la versión de 151 CV, tracción trasera (RWD) y batería de 53 kWh de capacidad; "Star" para la que tiene 228 CV, tracción trasera (RWD) y batería de 77 kWh; y "Energy" para la de 325 CV, tracción a las cuatro ruedas (AWD) y la misma batería que la versión anterior. En términos absolutos, no es el coche más barato de su categoría, pero es el que ofrece más equipamiento, por ejemplo. Según las descripciones de los motores, las autonomías son de 429 km, 614 km y 519 km, respectivamente. Por lo tanto, es uno de los coches eléctricos con mejor relación entre el tamaño de la batería y la autonomía, lo cual es resultado de los bajos consumos anunciados, perfectamente representativos en condiciones de conducción normales (también en viajes, donde son mucho más bajos que el promedio) y fuera del alcance de muchos otros coches eléctricos que son más pequeños, más ligeros o menos potentes. En su versión de 228 CV, encontramos el punto de equilibrio entre prestaciones —o más bien, sensación de potencia—, precio y autonomía.

SUAVIDAD, SILENCIO DE MARCHA, ALTA POTENCIA EFECTIVA DE CARGA, CONSUMOS REALES MUY BAJOS O UN EXCELENTE PLANIFICADOR DE RUTA HACEN DEL IONIQ 6 UNO DE LOS MEJORES ELÉCTRICOS PARA VIAJAR.

JEEP

ECOOFE-ROAD

Genuinos Jeep, sí, pero eléctricos a partir de ahora. El Avenger fue el primero, al que seguirá el Recon en 2024, conservando el ADN del Wrangler en cuanto a capacidades extremas y estilo.

Texto: **RRF.** Fotos: **Jeep**

No temas, el incansable Wrangler seguirá teniendo cuerda para rato, y precisamente es una de las novedades de la marca para principio de año. Vendrá con un sistema de infoentretenimiento actualizado, una pantalla táctil grande, eje trasero modificado, mejoras en el equipamiento de seguridad, pero con el sistema de propulsión sin cambios... ni falta que hace ya en la actualidad después de haber actualizado sus sistemas de transmisión. Y así lo mantendrá la marca en nuestro continente hasta que legalmente pueda venderse. Queda mucho aún, y llegarán nuevos productos que encarnan la auténtica filosofía Wrangler, como el Recon, su sucesor natural. Eso sí, se venderá como modelo exclusivamente eléctrico.

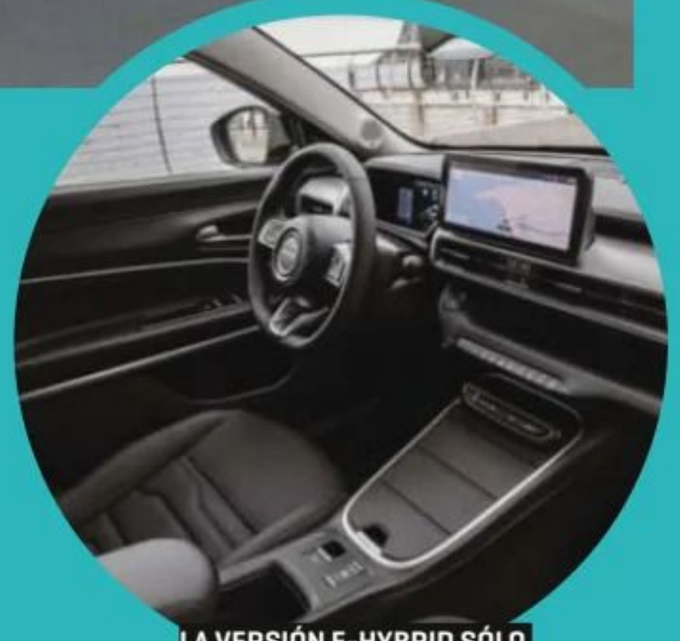
Empleará una de las nuevas arquitecturas SLTA desarrolladas por Stellantis para eléctricos de nueva generación, y por tanto, un chasis monocasco. Aunque aún se desconocen con exactitud la batería o sus motores, todo apunta a que dispondrá de versiones bimotor con un rendimiento global de 600 CV y hasta 600 km de autonomía eléctrica. Y sí, pese a su tecnología, seguiremos hablando de bloqueos de diferencial electrónicos, de estabilizadoras desacoplables, de reductora y un sin fin de elementos necesarios para que el Recon se corone como el nuevo rey de la escalada, ahora incluso con la posibilidad de añadir funciones impensables en vehículos térmicos gracias al absoluto control que la gestión electrónica podría realizar con el reparto de par de cada una de las ruedas.

Aunque de línea actualizada y más moderna, su diseño es una continuidad del Wrangler, también se podrán quitar fácilmente las puertas laterales, crostales posteriores o descubrir el techo mediante una lona corrediza. Tras él, Jeep seguirá con su secuencia de nuevos eléctricos que llegarán a finales de 2024, como el Wagoneer S, o ya en 2025, como el Compass o Renegade.

E-HYBRID, EL NUEVO AS DEL BENJAMÍN

JEEP AVENGER E-HYBRID

El Avenger ha demostrado que un Jeep urbano tiene sentido, y así lo avala el éxito que está teniendo. Tanto es así que en algunos mercados, como el nuestro, se dispone de una versión térmica adicional a la eléctrica y, a partir de ahora, también una nueva híbrida. El motor de partida es el mismo que el Avenger de gasolina y la fórmula es también idéntica a la empleada por el grupo Stellantis en otros modelos de Peugeot o Citroën: el 1.2 Turbo de 3 cilindros recibe el inestimable apoyo de una unidad eléctrica de 29 CV alimentada por una batería de 48V para mover al Avenger a baja velocidad o complementar el empuje del motor térmico. No cambia la potencia final, que se mantiene en 101 CV, pero sí lo hace la solvencia mecánica a la hora de ganar velocidad, además de lograr reducir los consumos y las emisiones de la versión de la que deriva, dejando la media en 5,1 l/100 km y las emisiones en 111 g/km. Esta tecnología también aporta el distintivo ECO.



LA VERSIÓN E-HYBRID SÓLO ESTÁ DISPONIBLE CON EL CAMBIO AUTOMÁTICO DE NUEVA GENERACIÓN, UN DOBLE EMBRAGUE DE 6 MARCHAS QUE INTEGRA EL MOTOR ELÉCTRICO.

INCOMBUSTIBLE WRANGLER. CONVIVIRÁ CON EL ELÉCTRICO RECON Y ADEMÁS RECIBIRÁ UNA ACTUALIZACIÓN A PRINCIPIOS DE AÑO DEDICADA AL ÁREA DIGITAL.

OPEL

GRAN FUTURO

LA MARCA ALEMANA DE STELLANTIS, OPEL, REALIZA UNO LOS MÁS FRUCTÍFEROS CAMBIOS DE SU HISTORIA CON UNA FUERTE MAQUINARIA TECNOLÓGICA Y DE IMAGEN QUE LA IMPULSA A MODELOS COMO EL CROSSLAND Y GRANDLAND O LA GRAN APUESTA DEL CORSA ELÉCTRICO, AUNQUE NO SON LOS ÚNICOS, CON VISTA LAS NUEVAS GENERACIONES.

Texto: **JMGR.** Fotos: **Opel.**

La fuerza del Grupo Stellantis se está haciendo notar desde el principio. Con Opel, la marca alemana del grupo, la apuesta de avance augura un gran futuro. La renovación de muchas de sus líneas viene siendo una tónica significativa, como la unificación de la imagen de marca con el frontal Opel Vizor, del que el fabricante se siente muy orgullosa (incluido en los comerciales ligeros). Una "cara" que traslada la primera impresión a tiempos más actuales y, sobre todo, a tecnología. No solo porque en su mayoría, además, plantea como mínimo la posibilidad de los faros LED más capaces (mayor número de LED por grupo óptico), también porque cada vez que un modelo lo adopta es sinónimo de renovación o actualización profunda. Eso incluye digitalización interior y más y mejor equipamiento. Tanto el Crossland como el Grandland son precisamente dos de los coches de la gama de Opel dispuestos a dar el salto en 2024 para situarse en la órbita buena. Plantearán, un mejor paso hacia la movilidad sostenible del futuro (2028) con la incorporación a la gama de versiones 100% eléctricas mejoradas, junto a motores de combustión que poco a poco tornan su protagonismo con la hibridación. De esta forma el estarían en la plataforma de lanzamiento con una mecánica presumiblemente ya conocida, por ejemplo, la del Corsa eléctrico de 156 caballos y batería de 54 kWh de capacidad. Adaptará también esa oferta a micro-híbridos, echando mano de del maridaje al bloque de gasolina 1.2 Puretech superando ampliamente los 100 CV.

RENOVACIÓN EMPRESARIAL

COMBO, VIVARO Y MOVANO

Los comerciales ligeros (LCV) se actualizan. Frontal Opel Vizor en dos. La Combo en 2 longitudes actualiza su oferta de motores. La Electric mejora en aptitudes: autonomía de 330 kilómetros (50 más), hasta 780 kilos de peso de carga y hasta 750 remolcables. Y dependiendo, cambio manual o automático. Mejores interiores y un nutrido equipamiento; para más adelante, propulsión por hidrógeno mediante pila de combustible, también la Vivaro, que adopta similares cambios. Varias carrocerías (de 4,98 a 5,33 metros) ofrece hasta 6,6 metros de volumen y hasta 1,4 toneladas de carga. La Eléctrica, batería de 50 kWh o 75, y potencia de 136 CV; con la segunda gana 20 kms de autonomía (350 en total). Los diésel, de 120 a 177 caballos. Renovación que integra la plataforma Snapdragon Cockpit de Qualcomm Technologies2, o ultimísima digitalización. Destaca la pantalla táctil de 10" y los 18 ADAS. Opel ya admite pedidos de la Movano (desde 23.600 euros), que mejora el equipamiento. El diésel, el 2,2 litros, con 120, 140 o 165 CV (Euro 6d) y cambio de 6 velocidades. Movilidad eléctrica: motor de 122 CV, batería de 37 kWh o de 70, y 117 o 224 kms de autonomía.

MODERNO Y TECNOLÓGICO CON MATERIALES DE CALIDAD, SELECTOR DE CAMBIO VERSÁTIL, VOLANTE MULTIFUNCIÓN, DISEÑO ERGONÓMICO Y PANTALLA DE 10".

OPEL CORSA ELECTRIC

136 O 156 CV Y 404 KMS DE AUTONOMÍA

Uno de los productos con más solera en nuestro mercado, y otros tantos a nivel mundial, es el Opel Corsa, fabricado en Figueruelas, Zaragoza, y que cumple más de 40 años entre nosotros. Su última revisión de 2023 para 2024 ha resultado la mejora idónea de un compacto muy bueno con una actualización estética superior, mayor rango de equipamiento y en la inclusión de otra versión eléctrica en la gama, así como una visión más global de su objetivo de ventas, incluyendo la Generación Z entre sus ambiciones de expansión. Así, el Opel Corsa Electric, antes Corsa-e, se estructura ahora como una gama de dos versiones correspondientes a dos potencias distintas y acabados. Por un lado, el escalón de acceso de 136 caballos con batería de 50 kWh de capacidad, acabado Edition y una autonomía de 357 kilómetros, superando ya ampliamente los estudios que indican que en ciudad la media es de 50 kilómetros recorridos por la mayoría de los usuarios de coches. Tiene un consumo homologado de 15,7 kWh/100 km y puede cargar a 100 kW en C. C. y 11 en C.A. (4,5 horas para un carga total, y solo 30 minutos del 0 al 80% en C.C.). Su precio arranca en poco más de los 32.000 euros sin contar ninguno de los descuentos y/o ayudas como el ampliado Plan Moves III. Por otro lado, la nueva versión de 156 caballos que plantea también una batería de mayor densidad energética y que eleva esa capacidad hasta los 54 kWh sin aumentar el tamaño ni el peso general en otro de esos alardes tecnológicos del modelo.

ESTE GRIS ES NUEVO EN LA GAMA DE COLORES, Y EL ACABADO GS SE RECONOCE POR DETALLES EN NEGRO COMO RETROVISORES, ETC., AL IGUAL QUE EL TECHO PINTADO EN EL MISMO COLOR.

EL OPEL CORSA CUMPLE MÁS DE 40 AÑOS. AHORA AMPLIA U OBJETIVO TAMBIÉN A LA GENERACIÓN Z, EXIGENTE Y TECNOLÓGICA CON LAS NUEVAS ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Se vende con el acabado GS (desde 35.900 euros y con interesantes condiciones de financiación) y de paso se erige como el de mayor equipamiento con similares características de carga. Esta versión más potente en caballos y batería, también incorpora una bomba de calor encargada de la climatización y también nuevos parámetros en la transmisión. Con todo ello, llega hasta los 404 kilómetros de autonomía y un consumo homologado también muy positivo de 14,2 kWh/100 km. Queda claro que que se atreve con la ciudad sin problemas y con viajes por carretera sin miedos.

Destaca un exterior muy moderno y actual, tecnológico también. El potente sello del Opel Vizor en el frontal, con faros LED (Intelli-Lux LED Matrix Light) mejorados con 14 leds, junto a detalles de colores exteriores nuevos, llantas, antena tipo aleta de tiburón, etc. actualizan sobremanera la gama, haciéndola aún más atractiva para todo tipo de usuarios; el GS se reconoce por detalles como carcasas de retrovisores y el techo en en negro. Es un coche muy cómodo en conducción con una respuesta eléctrica igualmente destacable que lo hace utilizable no solo en ciudad, como apuntábamos, sino también en carretera

por repuesta, aplomo en asfalto y autonomía. Ofrece tres tipos de conducción por botón y de menor a mayor economía de consumo: Eco, Normal y Sport, con el mando Drive Mode y con todos con una gran respuesta al acelerador y un excelente confort de marcha. Contribuye a todo ello también un interior igualmente actual y tecnológico además de espacioso para su segmento. La pantalla central ha ganado enteros al ser de 10 pulgadas en el GS. Igualmente, los asientos son aún mejores, de mayor comodidad y recogimiento y destaca el selector del cambio que entierra la vieja palanca de cambios, alcanzo mayor versatilidad.

EL OPEL VIZOR, O EL NUEVO FRONTAL SELLO DE LA MARCA QUE INCLUYE MEJORES FAROS LED, O EL LOGO DETRÁS CON EL NOMBRE DEL MODELO, TAMBIÉN IDENTIFICAN A LA VERSIÓN ELÉCTRICA.

PEUGEOT

GENERACIÓN CERO

Comprometida a electrificar su gama en 2025, la estrategia de Peugeot no sólo se ciñe, sin embargo, a tecnologías de propulsión, sino también al relanzamiento de nuevos SUV con aún más emoción en diseño y conducción.

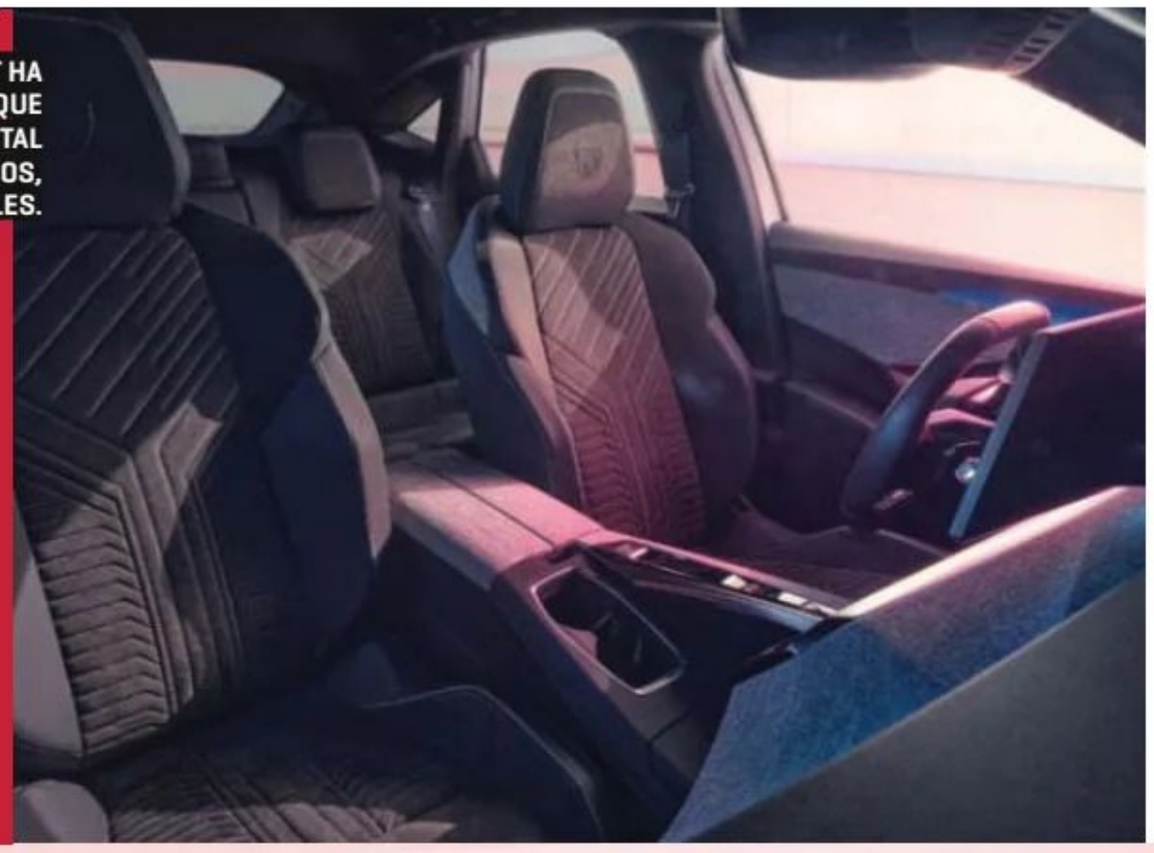
Texto: **RRF.** Fotos: **Peugeot**

Vaya estreno del grupo Stellantis con su primera aplicación de la plataforma SLTA. En este caso, la Medium es el esqueleto de la ya es la tercera generación del E-3008 y, no muy tarde, de otros modelos de la marca, como el 5008 derivado de él. Asegura compatibilidad con sistemas de propulsión eléctrica, híbrida e híbrida enchufable, aunque esas dos últimas tecnologías llegarán más tarde y no a todos los mercados. También ofrece amplitud interior, libertad para dar rienda suelta a un un diseño mucho más emocional, caracterizado ahora por una zaga que insinúa formas coupés y, sobre todo, sofisticada digitalización, diversas opciones de motores eléctricos y megabaterías, proclamándose líder en capacidad para almacenar energía en relación al tamaño del piso del vehículo. Se lanza en febrero con dos niveles de acabado, Allure y GT

E-3008

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

ELÉCTRICO... Y MÁS SOSTENIBLE. PEUGEOT HA AUMENTADO LA CANTIDAD DE MATERIAL RECICLADO QUE SE EMPLEA EN SU FABRICACIÓN; HASTA 500 KG EN TOTAL LO REPRESENTAN ACEROS Y ALUMINIOS ECOLÓGICOS, POLÍMEROS Y PLÁSTICOS RENOVABLES.



EL NUEVO E-3008 TIENE AHORA UNA LONGITUD DE 4,54 M, 1,89 M DE ANCHURA Y 1,64 M DE ALTURA. LAS VERSIONES DE DOS RUEDAS MOTRICES CUENTAN CON UN MALETERO DE 520 LITROS, DE 470 LITROS EN EL CASO DEL AWD.

REVOLUCIÓN, TAMBIÉN, EN EL INTERIOR GRACIAS AL NUEVO CONCEPTO I-COCKPIT PANORÁMICO, FUSIÓN DE DOBLE PANTALLA CON 21" Y POSICIÓN SOBREALEVADA, MÁS UNA PANTALLA ADICIONAL PARA LOS I-TOGGLES DONDE PODER PROGRAMAR HASTA DIEZ FUNCIONES DIFERENTES.

y tres posibles paquetes adicionales para simplificarle al cliente la configuración.

En cuanto a las especificaciones, la marca destaca entre sus semejantes al lograr un récord de 700 km de autonomía para su versión de mayor capacidad, la Long Range. Esta está equipada con baterías de 98 kWh y un motor delantero de 231 CV. La segunda batería, con 76 kWh, es la empleada en las otros dos versiones extremas en la gama. La primera dispone de una potencia de 210 CV y una autonomía de 525 km, mientras que la segunda equipa dos motores, uno delantero de 213 CV y otro trasero de 113 CV además de modos Normal, Eco o Sport, estas versiones tienen un modo más de conducción, el AWD—, logrando una potencia global de 320 CV e igualando esa misma autonomía.

La frenada regenerativa contará con tres niveles de intensidad que se pueden seleccionar mediante las levas ubicadas en el volante, con niveles de deceleración entre 0,6 m/s2 y 1,8 m/s2, respectivamente. Las unidades eléctricas son de nueva generación, desarrolladas en colaboración con Nidec. Ambas baterías tienen capacidad de carga de 11 kW en corriente alterna y hasta 22 kW, mientras que en corriente continua admiten hasta 160 kW, asegurando tiempos de carga de media hora o incluso menos para alcanzar el 80% de capacidad.

Si la carrocería sugiere dinamismo, también promete amplitud para en las tres dimensiones y gran capacidad de carga en su maletero pese que la luneta conforma un tercer cuerpo coupé.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

PLATAFORMAS, MOTORES Y BATERÍAS

E-3008, E-408 Y E-5008

Diferentes gamas, diferentes necesidades, distintos tipos de electrificación. Las nuevas arquitecturas STLA están claras que llegan para quedarse, pero la EMP2, como la que utilizan actualmente todos los modelos que reúne esta doble página, puede seguir dando mucho juego en según qué segmentos. Es por ello que el Peugeot 308 puede convertirse en eléctrico sin necesidad de grandes cambios, manteniendo el resto de propulsores ya existentes en la gama e incluso añadiendo un inédito híbrido autorrecargable.
El Peugeot E-308 se ofrecerá en las dos carrocerías de la gama. Por ejemplo, el familiar sigue conservando 608 litros de capacidad de carga y utilizará tanto el motor eléctrico de nueva generación que Peugeot ya ha utilizado recientemente para dinamizar sus modelos 208 y 2008 eléctricos, como las baterías más recientes que se emplean sobre esa arquitectura. Así, estos Peugeot E-308 que se lanzarán de forma inminente al mercado contarán con 156 caballos, 260 Nm de par y baterías de 54 kWh de capacidad que se pueden cargar a 11 y 100 kW en corriente alterna/continua, respectivamente. Un conjunto mecánico que se está extendiendo también por otras marcas del grupo y que ha demostrado sobradamente su eficiencia: Peugeot anuncia un consumo de 15 kWh/100 km. Obviamente, con el tamaño disponible de batería, el Peugeot E-308 no busca autonomías disparatadas, sino una utilización inteligente del vehículo eléctrico en el uso cotidiano, aunque con posibilida-

DESEMBARCO INMINENTE DEL E-308 CON EL NUEVO MOTOR Y PAQUETE DE BATERÍAS ESTRENADO EN EL E-2008, ENTRE OTROS: 156 CV Y 54 KWH.

des para afrontar también viajes de largo recorrido.

Para el 408, por su parte, se seguirá una estrategia algo distinta. Peugeot ya ha confirmado la llegada de su versión eléctrica, el E-408, para septiembre de 2024, pero tratándose de un coche con un posicionamiento más ambicioso que el 308, la marca sube aquí también el nivel de su electrificación. Conservará la arquitectura EMP2, también el resto de motorizaciones híbridas enchufables, pero en este caso, el "swap" eléctrico será semejante al que DS empleará en su futuro DS4 a baterías. Nidec proporcionará, por tanto, un motor más potente que el que usa el E-308, cuya potencia se estima en unos 200 CV, mientras que la Joint-Venture junto a Total-Saft proporcionaría también un paquete de baterías, fabricado en Francia, por cierto, acorde a las nuevas especificaciones y exigencias que Peugeot ha puesto en este coche.

Por su parte, el 5008 tendrá novedades dobles, escalonadas y una de ellas se extenderá también a diferentes vehículos no solo de la marca, sino del grupo. Se trata de la nueva variante híbrida que reemplazará al motor 1.2 Turbo PureTech y su cambio automático EAT8. Es una unidad basada en este mismo motor térmico, con ciclo Miller, una caja de cambios de doble embrague y 6 marchas que integra un motor eléctrico de 28 CV que se alimenta de la batería de 48V y 0,9 kWh de capacidad ubicada bajo el asiento. Un híbrido autorrecargable con 136 CV que aporta ventajas de utilización gracias a su etiqueta ECO y de uso debido a la mayor eficiencia. Lo usará el 5008 hasta que, en agosto de 2024, salga la nueva generación, basada en el E-3008 pero conservando una carrocería diferenciadora y capacidad interior para hasta siete pasajeros.

ACTUALIZACIÓN MECÁNICA DEL ACTUAL 5008 CON EL MOTOR 1.2 HYBRID 136 E-DCS6. EN AGOSTO DE 2024, NUEVA GENERACIÓN PARA CONVERTIRSE EN E-5008 CON ARQUITECTURA STLA MEDIUM.

CADA VEZ HAY MÁS CLIENTES QUE VEN ESTE TIPO DE VEHÍCULOS LA VERDADERA SOLUCIÓN A SUS NECESIDADES DE TRANSPORTE... Y NO SÓLO POR CAPACIDADES, TAMBIÉN POR TECNOLOGÍA DE PROPULSIÓN.

NEGOCIO Y OCIO... SOSTENIBLE

PEUGEOT E-RIFTER

Metamorfosis de furgón o comercial ligero fundiéndose con el estilo más campero y moderno. Ahora, el E-Rifter cuenta con la misma imagen que los modelos más modernos de la marca. Se seguirá vendiendo con dos tamaños y diferente capacidad interior: mientras que la versión corta tiene 4,40 m de longitud y capacidad para 5 pasajeros, la larga se desmarca hasta los 4,70 m y amplía la capacidad de transporte con una tercera fila de asientos que se puede eliminar y sacar del vehículo; la capacidad de carga con los asientos abatidos es de hasta 775 litros para el modelo de 5 plazas y hasta 4.000 litros en la versión larga. Mucho más moderno por fuera, la adopción del i-Cockpit o la pantalla de diez pulgadas del sistema digital, basado también en el diseño del 308, aportan al Rifter un aspecto que para nada tiene que envidiar al de un turismo. Y si como tal puede haber alguna limitación, tal vez tenga que ver con la velocidad máxima limitada que ha impuesto Peugeot, de solo 135 km/h, dejando claro que el E-Rifter tiene un claro enfoque de movilidad sostenible gracias a su tecnología de propulsión totalmente eléctrica, utilizando el motor de 136 CV de la versión anterior, el mismo que emplean otros modelos del grupo. Igualmente, la batería sigue siendo la de 50 kWh de capacidad, con la que anuncia una autonomía de 320 km. Es cierto que, dada la diferencia en tamaño y capacidad de carga, se hubiera agradecido que al menos la versión de 7 plazas pudiera estar también disponible con el motor de 156 CV y la batería de 54 kWh de capacidad, la misma combinación que Peugeot pasa a

montar en el E-308, aunque de momento hay que conformarse con la configuración más "sencilla". Es más que probable que en un futuro la marca dé esta segunda opción, ampliando la gama.
De cara a planificar viajes, el E-Rifter sí cuenta con una potencia de carga de 100 kW en corriente continua para recargar en solo media hora el 80% de la batería, mientras que en corriente alterna equipa un cargador embarcado de 7,4 kW que opcionalmente puede ser de 11 kW.

En cuanto al equipamiento, Peugeot ha incorporado nuevos asistentes de conducción, incluyendo alerta de cansancio, lectura de señales de tráfico, asistente de cambio de carril o frenada automática de emergencia con detección de peatones y ciclistas. También se ha reforzado la asistencia al aparcamiento, con 12 sensores distribuidos entre la parte delantera y trasera, así como por el sistema VisioPark de 180 grados y equipado con una cámara de marcha atrás de alta definición.

COMERCIALES

Además del renovado E-Traveller con la gama 2024 actualizada, Peugeot también es líder en cuanto a alternativas de movilidad sostenible para el transporte, con tres modelos diferentes que, a su vez, ofrecen variantes distintas. El E-Partner sigue siendo la furgoneta compacta por excelencia para la ciudad, disponible en dos longitudes diferentes con las mismas capacidades internas que la versión de combustión —hasta 4,40 m³—, capacidad de carga de hasta 1.000 kilos y 280 km de autonomía eléctrica.
El Expert, por su parte, traspasa ya la dimensión del camión versátil, también se ofrece en dos longitudes de carrocería, puede cargar hasta una tonelada o paquetes de hasta 6,6 m³ y logra una autonomía eléctrica de 330 km. La Peugeot Expert, además, es también uno de los primeros vehículos en ofrecer de serie una opción de vehículo comercial totalmente eléctrico alimentado por pila de hidrógeno, demostrando que posiblemente sea la solución más adecuada para vehículos de transporte medio y pesado, todo ello sin sacrificar la zona de carga respecto a la versión eléctrica de baterías, y alcanzando una autonomía de 400 km con el repostaje de uno de los combustibles más limpios del planeta, el hidrógeno.
El Boxer es un camión ligero de gran formato disponible en 4 longitudes y 3 alturas diferentes, y cuya versión cien por cien eléctrica permite cubrir hasta 224 km de radio de acción, pudiendo acceder, como las anteriores comerciales de la marca, a zonas de bajas emisiones al tratarse de un vehículo CERO.

VEHÍCULO ELÉCTRICO EN TODAS SUS POSIBLES DERIVADAS, TAMBIÉN EN COMERCIALES O CON TECNOLOGÍA DE PILA DE COMBUSTIBLE COMO EL UTILIZADO EN EL EXPERT DE HIDRÓGENO.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147

POLESTAR

ESPÍRITU DEPORTIVO 100% ELÉCTRICO

Tras consolidar su berlina media, llega el turno para pensar a lo grande: SUV´s para la categoría superior, baterías de más de 100 kWh, versiones con más de 500 CV o un estilo de diseño innovador para este próximo 2024, seguido de nuevas berlinas y un roadster para el siguiente año.

Texto: **RRF.** Fotos: **Polestar**

Con el modelo 2 recién actualizado, ganando autonomía, cambiando sutilmente el diseño o modificando la personalidad dinámica del coche —al igual que Volvo, el motor principal ha pasado al eje trasero—, llega el turno de despegar a lo grande para colocar en el mercado una verdadera escalera de color. Las denominaciones van a ser fáciles de recordar: el siguiente modelo en escena es el Polestar 3, un SUV aspiracional de gran tamaño. Si el 2 apuntaba maneras en diseño, el 3 deja claro que Polestar tiene un don para hacer coches de porte imponente aún cuando mantiene una filosofía minimalista en sus líneas. El Polestar 3 medirá 4,90 m de longitud y tendrá una batalla de prácticamente tres metros, donde se aloja una batería ya de nueva dimensión: 111 kWh de capacidad que se puede cargar a 250 kW y propulsa, de momento, versiones con Dual Motor de alta potencia: 489 o 517 CV. En su afán de mejorar la experiencia de conducción a los conductores más exigentes, Polestar ha desarrollado un diferencial trasero mediante embragues (Torque Vectoring Dual Clutch) para conseguir un comportamiento más deportivo, además de ofrecer versiones Performance Pack que afectan a frenos, ruedas, suspensión o puesta a punto. Tendrá un maletero de 484 litros —más 32 litros bajo el capó delantero— y en el habitáculo, además de generoso espacio, destaca la nueva pantalla multimedia con sistema operativo Android Automotive y 15,4". Ya hay precios confirmados para este modelo: desde 92.900 euros.

Con el Polestar 4, la marca define un crossover ubicado entre el 2 y el 3, caracterizado por una altura de carrocería a mitad de camino entre una berlina y un SUV y un diseño que prescinde de luneta posterior —una cámara posterior envía las imágenes al espejo retrovisor—. Aunque más "moderado" en cuanto a motorizaciones que el Polestar 3, el 4 va a ir bien servido de potencia. La versión básica tendrá 272 CV de un único motor —600 km de radio de acción estimados—; la más potente, con dos motores, llega hasta los 544 CV y equipa un sistema que utiliza un embrague para poder desconectar por completo la acción del motor delantero, estimando su autonomía en 560 km. Ambos utilizan una batería de 102 kWh de capacidad con potencia de carga de hasta 200 kW en CC.

EN POCO TIEMPO POLESTAR SE HA GANADO UNA MERECIDA PLAZA ENTRE LOS PREMIUM, DESTACANDO POR UNA ACENTUADA PERSONALIDAD DINÁMICA QUE ALCANZARÁ UNA NUEVA DIMENSIÓN EN EL FUTURO POLESTAR 5, UNA BERLINA TIPO GRAN TURISMO, Y EL 6, UN BIPLAZA DE ALTO RENDIMIENTO QUE LLEGARÁ HASTA LOS 844 CV. JUSTO DEBAJO PODEMOS VER EL POLESTAR 3, 4, 5 Y 6 ROADSTER CONCEPT. A LA IZQUIERDA ABAJO EL POLESTAR 3 Y SOBRE ESTAS LINEAS EL POLESTAR 4.

RENAULT

EFECTO WOW

CONSOLIDADA YA LA RENOVACIÓN/REVOLUCIÓN EN LOS SEGMENTOS COMPACTOS Y MEDIOS DEL MERCADO, RENAULT PONE FOCO AHORA EN DOS NUEVOS EXTREMOS, EL URBANO, CON EL RENAULT 5, Y EL SUV GRANDE CON EL COUPERIZADO Y AMBICIOSO RAFALE. AUNQUE SU ESTRELLA INMEDIATA ES EL NUEVO SCENIC.

Texto: RRF. Fotos: Renault.

Cogiendo lo mejor del compacto Mégane E-TECH, el SUV Austral y aderezándolo con el nuevo lenguaje de diseño del renovado Clio, el resultado es la nueva generación Scenic —sí, a partir de ahora sin acento—, exclusivamente eléctrico como el compacto, versátil y funcional como el SUV, y audaz, moderno y dinámico como el utilitario. Basado en la plataforma CMF-EV de la Alianza, Renault ha apostado por ofrecer al menos una versión desde el momento de su lanzamiento con un radio de acción verdaramente maratoniano, aunque todos un toque de cordura en su gama mecánica para que no falte fuerza sin que se derroche energía, o nuevas funciones digitales integradas en el planificador de ruta para que viajar pueda ser pan comido para cualquier usuario que se eche a carretera. Vamos a desgranarlo por partes.

Aprovechando las ventajas de una arquitectura eléctrica y la experiencia de la marca en su era monovolumen, Renault no ha necesitado hacer un coche excesivamente grande ni muy alto para conseguir gran capacidad de carga y versatilidad en su interior. De hecho, destaca su más reducida altura sobre el común dise-

QUIEN TUVO, RETUVO. RENAULT SIGUE SABIENDO SACAR MUCHO Y BUEN PARTIDO A SUS HABITÁCULOS. NO VA A FALTAR NI ESPACIO NI VERSATILIDAD EN EL NUEVO SCENIC.

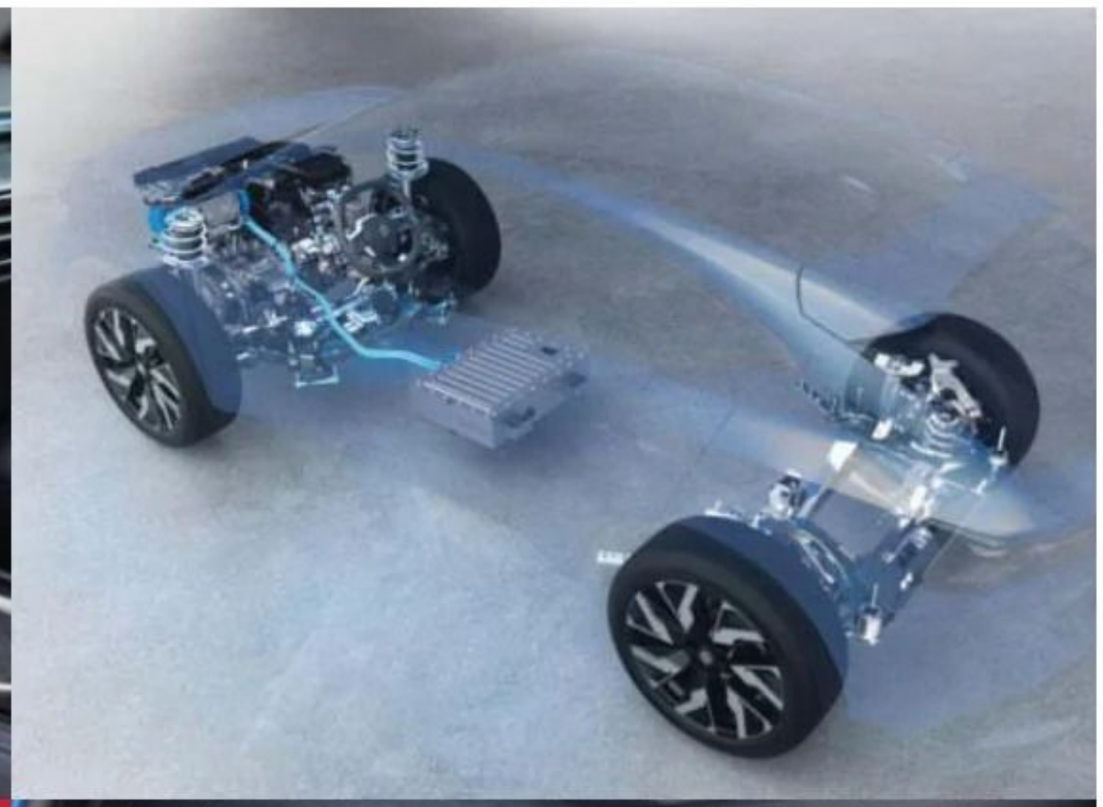
LA PLATAFORMA CMF-EV DE LA ALIANZA, COMPARTIDA EN OTROS CON EL MÉGANE E-TECH, ACOGE AQUÍ BATERÍAS DE 60 Y 87 KWH O MOTORES CON 170 Y 218 CV SOBRE UNA BATALLA DE 2,78 M, 10 CM MÁS QUE EL CITADO MÉGANE.

EL TECHO SOLARBAY DEL SCENIC CUENTA CON UNA PELÍCULA EN SU INTERIOR QUE EN FUNCIÓN DE LA CORRIENTE ELÉCTRICA QUE SE APLIQUE CAMBIA SU TRANSPARENCIA Y LLEGA A VOLVERSE OPACO.

ño SUV, algo que la marca ha aprovechado para mejorar el CX y anotar más kilómetros en la autonomía que pueden proporcionar sus baterías. Mide 4,47 m de longitud, 1,86 m de ancho y 1,57 m de alto. Sus voladizos cortos, prominentes pasos de rueda o equipos de llantas disponibles —20 pulgadas en el caso de los Espirit Alpine, la definición más deportiva— proponen una imagen moderna y dinámica, aunque lo mejor va por dentro, en centímetros útiles y espacio bien aprovechado aunque Renault también ha buscado un elemento diferenciador con miras a conseguir un centro de gravedad muy bajo que beneficia la dinámica del vehículo: tanto el puesto de conducción como los acompañantes tendrán la sensación de ir acomodados en un verdadero turismo y no tanto un SUV, ya que los asientos están ubicados en un plano mucho más bajo de lo habitual respecto al piso del coche.

El puesto de conducción es, por tanto, casi una réplica del Mégane E-TECH, así como su diseño y tecnología con doble pantalla digital —12,3" para la instrumentación y 12" en formato vertical para el sistema multimedia—, aunque el Scenic estrena evoluciones en su sistema OpenR Link con sistema operativo Android Automotive 12, entre ellas, un planificador de rutas mejorado y con nuevas funciones para, por ejemplo, optimizar autonomía y tiempos de carga a la hora de programar un viaje. En el momento de lanzamiento, el Scenic contará con dos motorizaciones. Todos los motores son de Síncronos de rotor bobinado; las baterías, por su parte, son de iones de litio con una distribución de módulos diferentes según su capacidad. El nivel de acceso, por tanto, combina un motor de 170 CV con una batería de 60 kWh de capacidad que puede cargarse hasta 22 kW en CA o 130 kW en CC, con la que consigue 420 km de radio de acción, 150 km/h de velocidad máxima —limitada— y una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,3 segundos. La versión superior rinde 218 CV empleando en este caso una batería de 87 kWh con la que Renault anuncia hasta 620 km de autonomía, puede cargar en este caso a 150 kW en CC, su velocidad máxima es de 170 km/h y reduce el tiempo de aceleración hasta los 8,7 s. Prestaciones "inteligentes" enfocadas más a la comodidad de viaje —solvencia en los adelantamientos y eficiencia— que en la velocidad pura.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024



EL RENAULT RAFALE SERÁ EL ENCARGADO DE ESTRENAR EL SISTEMA HÍBRIDO ENCHUFABLE DE SEGUNDA GENERACIÓN, BASADO EN EL E-TECH FULL HYBRID DE AUSTRAL Y ESPACE, PERO CON UN MOTOR ELÉCTRICO EN EL EJE POSTERIOR, TRACCIÓN TOTAL Y 300 CV.

NUEVAS AMBICIONES

RENAULT RAFALE

Es posible que veas el Rafale como una versión coupé del Austral o Espace, pero nada más lejos de la realidad. Se trata de un SUV con el que Renault busca dar un saltito más en cuanto a posicionamiento comercial con la finalidad de competir con marcas y modelos de más enjundia que sus modelos más "comerciales" con los que comparte plataforma o tecnologías de propulsión. De hecho, como evidencia de que el Rafale será la punta de la lanza de Renault, la marca estrenará sobre este modelo la versión híbrida enchufable de su sistema híbrido de segunda generación, heredado de los dos coches antes citados. De momento, sabemos que el Rafale PHEV tendrá 300 CV y tracción total —se lanzará a partir del verano de 2024—, cien más que el híbrido E-TECH Full Hybrid del que deriva y la motorización con la que el Rafale se estrenará en el mercado a partir de la primavera de 2024. Conocido ya en los otros SUV de la marca, si por algo destaca este sistema de propulsión es por su agrado, sólida respuesta y elevada eficiencia, anunciando en este caso 4,7 l/100 km de consumo medio. El Rafale mide 4,71 m de largo, tiene una anchura de 1,86 m y una altura de 1,61 m, destacando un poderoso y dinámico diseño en la zona posterior que no sacrifica para nada la función. Y es que, ni su caída de techo —también panorámico, como el Scenic de nueva generación, y con techo Solabay que modifica su transparencia— impide que se pueda acceder cómodamente a las plazas posteriores —donde, por cierto, encontraremos un impresionante espacio para las piernas— ni impide que el maletero tenga una capacidad de verdadero coche familiar que es: 530 litros. Renault ha buscado la excelencia en sus acabados, su equipamiento, su sistema multimedia de última generación, pero también en su refinamiento y puesta a punto con la intención de conseguir una conducción más dinámica. Para ello, también ha modificado la arquitectura ampliando 20 mm las vías respecto a, por ejemplo, el Austral, empleando también muelles, estabilizadoras y amortiguadores con características diferentes. En función de su acabado, el Rafale también podrá disponer del sistema 4Control Advanced, el sistema de dirección al eje posterior que aporta maniobrabilidad en ciudad y agilidad en carretera.

DISEÑO COUPÉ CON UN IMPRESIONANTE ESPACIO EN LAS PLAZAS POSTERIORES Y UNA CAPACIDAD DE MALETERO DE 530 LITROS.

RENAULT HA PROMETIDO QUE MANTENDRÁ LAS LÍNEA DE DISEÑO EXTERIOR DEL CONCEPT CAR, MIENTRAS QUE PARA EL INTERIOR ESPERAMOS UNA REINTERPRETACIÓN, TAL VEZ ALGO MÁS MODERNA, DEL CLIO DE ÚLTIMA GENERACIÓN.

EL DEFINITIVO REGRESO DEL ICÓNICO UTILITARIO

RENAULT 5 E-TECH FULL ELECTRIC

Pocos coches están generando tanta expectación como el Renault 5 eléctrico, pero por suerte cada vez queda menos para que se convierta en un coche de producción real (lo hará el 26 de febrero) para el que la marca ha desarrollado un chasis único, nuevos motores y baterías. Pero quizás el dato más esperado sea el precio de partida, confirmado ya desde 25.000 euros y pudiendo hacer la reserva desde ya por 150 euros. Lo que está claro es que este modelo desempeña un claro papel estratégico con el que Renault quiere conectar el diseño nostálgico del pasado con la tecnología del futuro, y que volverá a rivalizar con utilitarios del pasado que también se han experimentado la transformación hacia vehículo eléctrico, como el VW ID.2, el equivalente al VW Polo de baterías. Es, sin duda, el coche a batir por Renault, aunque el modelo francés llegará antes al mercado.

El nuevo Renault 5 E-TECH medirá 3,92 metros de largo y contará con una plataforma nueva dedicada que también compartirá con el Apline A290, la CMF-B EV bautizada aquí como AmpR Small. Ésta compartirá en torno al 70% de sus componentes con la plataforma CMF-B usada por los Renault Clio, Captur o Arkana, y donde encontramos innovaciones como un eje trasero multibrazo que deberá asegurar ese gran rendimiento dinámico prometido por la marca, superior amplitud de vías y, por efecto de la ubicación de sus baterías, también un centro de gravedad más bajo. También añadirá frenos "by Wire" desarrollados en estrecha colaboración con Continental que, por cierto, Autopista ya ha tenido ocasión de probar en un primer muleto equipado al 100% con tecnología R5 Eléctrico, aunque disfrazado de ZOE. Os aseguro que su conducción apunta maneras.

Todo parece indicar que la batería la aportará Envision AESC, una joint venture firmada con Renault con centro de producción cerca de la factoría de Douai donde se fabricará el Renault 5 E-Tech Full Electric. Tampoco está confirmada su tecnología o química —la mayor contará con cuatro grandes módulos—, pero todo apunta a celdas de iones de litio con cátodo NCM —Níquel, Cobalto, Manganeso—. Y es que, en cuestión de meses, se despejarán todas estas incógnitas aunque ya hay datos de capacidades confirmados por la marca: 40 kWh para la versión de acceso y 52 kWh para la más potente, para la cual se ha anunciado una autonomía de 400 km. En cuanto a familias de motores, se simplifica a una unidad basada en derivaciones del motor que ya usa el Mégane E-TECH, y que tendrá niveles de potencia obviamente más bajos en el caso del modelo de Renault, conservando especificaciones para el más radical Alpine A290 basado en él. Igualmente, estamos hablando de potencias estimadas basadas en los prototipos que pudimos conducir, con 110 y 130 CV.

TECNOLOGÍA INÉDITA PARA EL CLIO DENTRO DE LA MARCA: NUEVA ARQUITECTURA AMPR SMALL, BATERÍAS DE NUEVO DESARROLLO, MOTOR DERIVADO DEL QUE USA EL MÉGANE E-TECH AUNQUE CON NUEVAS ESPECIFICACIONES O FRENOS "BY WIRE".

RENAULT MASTER

Al cierre de este artículo, no habremos tenido la oportunidad de ver y tocar la nueva Master que se presentará en la feria de automóviles Solutrans en Lyon, Francia, donde la marca dará a conocer su diseño y especificaciones definitivas. No obstante, podemos adelantar que se trata de una nueva generación de furgonetas que serán más eficientes, 100% conectadas y más innovadoras que antes. Renault asegura que son modelos diseñados para un uso óptimo a nivel profesional, adaptándose a las necesidades actuales. Por tanto, serán más eficientes, con un mantenimiento más reducido, mayor capacidad de carga y mayor seguridad o confort.

Renault ha adoptado en esta ocasión formas más aerodinámicas sin sacrificar el volumen interior de la caja. También ha desarrollado un nuevo sistema de frenos, y la marca asegura que la Master de nueva generación proporciona ahorros de consumo del 21 % para la versión eléctrica y 1,5 l/100 km para la equipada con motor de combustión interna. Al igual que las generaciones anteriores, se producirá en la planta de Batilly en Francia, donde las instalaciones también se han rediseñado para producir de una manera nueva e innovadora.

Lanzada en 1980 y ya con 3 millones de unidades vendidas, la Renault Master pretende seguir siendo una de las furgonetas de trabajo de referencia en su categoría.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

BENTLEY

La firma tiene la intención de impulsar sus modelos exclusivamente con energía eléctrica a partir de 2030 aunque es más que probable que ese primer automóvil de la nueva era no esté disponible hasta 2026. Antes de ese periodo, todos los modelos estarán disponibles con un sistema de propulsión híbrido enchufable. Bentley ya ofrece el Bentayga y el Flying Spur con un motor de seis cilindros electrificado, el cual también estará disponible para el Continental GT en 2024 como parte de una actualización de modelo.

MISTRAL

BUGATTI

Trabajan en el sucesor del Chiron, que se presentará a principios del verano y estará impulsado por un motor de combustión híbrido. El legendario motor W16 de ocho litros empieza a plantearse ya en la marca como historia del pasado aunque, por el momento, se seguirá montando en el Roadster Mistral, basado en el Chiron y en el hypercar Bolide desarrollado para circuitos, que se entregará a los clientes en 2024.

PROYECTO F167

FERRARI

El Ferrari 812 se encamina hacia la recta final y dejará paso a su sucesor en 2024, conocido internamente de momento como proyecto F167. Bajo el largo capó, encontramos nuevamente un motor V12, probablemente combinado con un sistema mild-hybrid de 48 voltios. ¿Potencia? El objetivo es superar la del 812, es decir, más de 830 CV. Además, Ferrari está trabajando en un nuevo hypercar con tren de potencia híbrido como sucesor del LaFerrari, que posiblemente se presente en 2024.

A6 E-TRON AVANT

AUDI

VOLVER A DESPERTAR

Un año por fin fuerte para esta marca que empieza con la renovación del A3, con cambios verdaderamente profundos. El esperado Q6 e-tron, que se retrasó debido a problemas de software, será el primer nuevo eléctrico en debutar. Está basado en la plataforma eléctrica Premium (PPE), compartida con el Macan eléctrico, y se presenta como un vehículo de tracción integral con dos motores que, según versión, pueden generar hasta 380 kW/516 CV. También sobre PPE se ha desarrollado el A6 e-tron que Audi lanzará en verano en versiones Sportback y Avant. En la segunda mitad del año, turno a modelos combustión basados en la plataforma Premium longitudinal PPC, los cuales cambiarán su denominación a números impares. Primero, debutarán el A5 Sportback y el A5 Avant como sucesores de la serie A4, con la particularidad de que la versión sedán tendrá una zaga tipo A6 e-tron. Desde octubre, próxima generación del Q5/Q5 Sportback para cerrar el año.

I5 TOURING

BYD

SUMA Y SIGUE

En febrero comenzará la entrega del Seal U, un SUV del tamaño del Tesla Model Y, que también estará disponible con un sistema de propulsión híbrido enchufable. Como competidor del Model 3 de Tesla en este caso, el Seal "a secas", la berlina, añadirá dos variantes a la oferta actual: una versión con personalidad más deportiva (Seal Y) y otra de enfoque más económico. Por su parte, del ya conocido Dolphin, un modelo para rivalizar por precio con MG, se presentará una versión menos potente, con 70 kW/95 CV y una batería más pequeña 44 kW y que costará 29.990 euros mientras que para rivalizar con los eléctricos más asequibles, BYD traerá también a Europa un modelo derivado del Seagull que el fabricante presentó en china.

SEAGULL

Ë-C3

CITROEN

ELÉCTRICOS... ¿POPULARES?

A partir de abril Citroën lanzará su totalmente nueva generación del C3, con versiones térmicas y un primer eléctrico de 83 kW/113 CV con 44 kWh, 320 km de autonomía, 100 kW de capacidad de carga rápida en CC y un precio desde 23.800 euros —dos años más tarde llegará el ë-C3 que costará 20.000 euros, pero con menos potencia y sólo 200 km de radio de acción—. A finales de 2024, la próxima generación del C3 Aircross se sumará a la familia de modelos de la serie más vendida de la marca, también disponible con propulsión eléctrica. Al igual que en otras marcas de Stellantis, los vehículos comerciales ligeros y sus versiones de turismo, Berlingo y Spacetourer, recibirán una parte frontal modificada.

BMW

REFUERZO ELÉCTRICO

A partir de enero, el Coupé y Cabrio del Serie 4, incluido el M4, recibirán las modificaciones ya conocidas del Serie 3 —para el restyling del Gran Coupé del Serie 4 y el M4 CS habrá que esperar a principios del verano—. En febrero, BMW presentará el nuevo Touring del Serie 5, que estará disponible también en la gama i5 como primer modelo familiar con propulsión eléctrica en la marca, mientras que a final de año, el Serie 5 culminaría la gama con el lanzamiento del M5 Touring de nueva generación, justo medio año más tarde que del M5 berlina. La próxima nueva generación de X3 se estrena primavera, incluyendo la versión eléctrica iX3, de la cual también se espera una variante con dos motores y tracción integral. Y bajando de categoría, en marzo llegan refuerzos gracias a los nuevos X2 y su versión eléctrica iX2. Sobre esa misma base técnica, BMW mostrará en otoño la próxima generación del Serie 1, aunque por el momento, sin versión eléctrica para él.

I5 TOURING

ESPECIAL NOVEDADES 2024

FORD

EXPLORANDO

La acción comienza en febrero con la séptima generación del Ford Mustang Coupé y Convertible y parece ser que en muchos mercados europeos sólo acabará ofreciéndose con el motor V8. También sobre esas fechas comienzan las entregas del nuevo Tourneo Courier. Poco después se lanzará el E-Tourneo Custom eléctrico como alternativa al ID.BUZZ y el Mustang Mach-E Rally, una variante del SUV eléctrico con un aspecto aventurero. Con cierto retraso sobre lo previsto, ya en agosto se lanzará definitivamente el Explorer, modelo basado en la plataforma eléctrica MEB de VW. Y sobre la misma base llegará un Sport Crossover de dimensiones similares cuya denominación comercial está por determinar. Ford finalizará el año lanzando dos variantes eléctricas del Tourneo Courier.

MAZDA

EN ESTADO PURO

Tras los lanzamientos de CX-60 y MX-30 e-Skyactiv R-EV en 2023, Mazda vuelve "a la calma", aunque no a un parón total ya que uno de sus modelos más emblemáticos va a seguir siendo tan cuidado como siempre. Es el caso del MX-5, cuya nueva generación estará a tiempo para la próxima temporadas de cabrios, distinguiéndose por sus faros modificados, una pantalla táctil más grande con mejorado sistema multimedia, actualización de asistentes a la conducción y diferencial de deslizamiento limitado para las versiones de cambio manual. Algo antes llegará el Mazda 2 Hybrid (basado en Yaris), aunque en realidad sólo cambiará la imagen. A partir de primavera, CX-80, la versión derivada del CX-60, más largo y con capacidad para siete plazas.

LEXUS

LUJO INFINITO

En un atípico formato para el cliente Europeo, el lujo máximo en Lexus tiene ya nombre y apellidos: LM, sorprendente VAN híbrido de 5,125 m de largo y propulsión híbrida de 250 CV desarrollado con un objetivo claro: viajar a lo grande. Costará 125.000 euros en versión de 6 plazas y 150.000 euros con 4 plazas, una disposición con un interior aún más lujoso. En marzo, un mes más tarde, Lexus lanzará el LBX, una versión más afinada del Toyota Yaris Cross que contará también con una motorización más potente que él, 136 CV; desde 33.900 euros para los 4x2 y hasta 49.000 euros los 4x4.

KIA

AÑO DE EXTREMOS

Con el imponente EV9, Kia se introduce en nuevos rangos de precio que reflejan la creciente confianza del cliente en la marca: nada menos que 85.100 euros para las versiones de 6 plazas y de 86.200 euros para los 7 plazas, aunque son, de lejos los precios más competitivos del mercado entre todos los que se acercan a su tamaño (5,015 m), su capacidad de baterías (99,8 kWh), tecnología de 800V, tracción total y, sobre todo, espacio y capacidad, hasta 800 litros en su maletero; Kia anuncia autonomías de más de 500 km para este modelo. Además el nuevo diseño del EV9 marca también un antes y un después en la marca hasta el punto de que el Sorento recibirá un lavado de cara para adoptar su estilo exterior e interior a partir del verano, aunque los motores permanecerán sin cambios. El Picanto, completamente actualizado, mantendrá a la marca en la cresta de la ola entre modelos urbanos, aunque habrá que esperar hasta el verano para su llegada.

FIAT

El fabricante italiano reserva las novedades más importantes para el 125 aniversario de la marca, en julio. En ese momento, Fiat presentará una versión moderna del Panda con elementos de diseño del estudio Centoventi mostrada en 2019, el cual llegará al mercado en otoño. Antes, se venderá el Topolino basado en el AMi de Citroën, también disponible como Dolcevita sin puertas y con techo enrollable, así como las variantes turismo de Doblo y Ulysse con ligeras modificaciones.

LANCIA

Presente desde 2017 ya sólo en su país de origen con el Ypsilon, 2024 será el definitivo regreso al mercado europeo, y con no pocas ambiciones. El primero de los tres modelos que lanzará la marca será, precisamente, una totalmente nueva generación del Ypsilon, basado en la plataforma del Peugeot 208 o el Jeep Avenger, con propulsión eléctrica y motores electrificados de gasolina (e-Hybrid basados en el 1.2T). No será hasta 2026 cuando llegará el SUV Aurelia, y en 2028, el regreso del Delta.

MERCEDES

NUEVA CLASE CLA PARA FINAL DE AÑO

Después de un 2023 más que completo, Mercedes dedicará los tres primeros cuatrimestres de 2024 al lanzamiento de variantes adicionales. En enero, el Clase E se lanza como All-Terrain con un aspecto ligeramente más robusto y suspensiones adaptadas para circular por caminos o pistas fáciles. Justo en la mejor temporada para empezar a disfrutar de un descapotable llegará el CLE Cabrio, cuya gama mecánica se ampliará con variantes firmadas por AMG disponibles también para el CLE Coupé. En lugar de los motores V8, en el futuro también se aplicará la fórmula E-Performance mediante híbridos de alto rendimiento, tecnología que en el caso del AMG GT E Performance, sí contempla como base térmica el V8 turboalimentado de cuatro litros y 843 CV, heredado directamente del AMG GT de cuatro puertas híbrido enchufable. Aunque el Clase G va a seguir existiendo con motores de combustión, de hecho, no prescinde del V8, sí llega el momento de su metamorfosis hacia la tecnología EQ, pero por todo lo grande, equipando hasta un motor por rueda para garantizar la mayor flexibilidad posible de su tracción total dentro y fuera del asfalto. Los Clase V y EQV recibirán una ligera actualización mientras que a finales de año presenciaremos uno de los lanzamientos más importantes de la marca, el CLA eléctrico, el primer modelo basado en la plataforma de entrada a vehículos eléctricos: MMA. Un Shooting Brake y dos modelos SUV serán las primeras carrocerías de esta nueva saga.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

LAMBORGHINI

Después del Revuelto, que este año se presentó con motor V12 atmosférico de 6.5 litros asistido por tres motores eléctricos (dos delanteros y uno trasero), tecnología PHEV (pero con una batería de sólo 3,8 kWh) y 1.015 CV globales, sus dos próximas renovaciones llegarán desde mitad de año en adelante. En el verano, el nuevo Urus hará su debut como híbrido enchufable, seguido en septiembre por el sucesor del Huracan, cuyo motor V10 de 5.2 litros se despide de este modelo en favor de un V8 híbrido sobrealimentado con una potencia prevista de 800 CV.

LAND ROVER

Después de que todas las series estén ya disponibles con versiones híbridas enchufables, el Range Rover será el primer modelo en recibir una variante completamente eléctrica. Con una batería de aproximadamente 120 kWh, se espera que alcance una autonomía de más de 700 km. A continuación, le seguirá el Range Rover Sport, y ya para 2026 se espera la electrificación total de la marca.

GRECALE

MASERATI

"Folgore" es la denominación de la marca para sus variantes eléctricas que expande la oferta desde el GranTurismo 2024 hasta el Grecale. El lanzamiento al mercado comienza en verano para proseguir pocos meses después con la versión descapotable del GranTurismo, que será exclusivamente eléctrica (o Folgore), con el mismo conjunto de 3 motores eléctricos y 761 CV de la versión cerrada.

ACEMAN CONCEPT

MINI

CRECIENDO

Triple novedad que, como no podría ser de otra manera, tiene como protagonismo la electrificación. El Mini es uno de ellos, un cambio que afecta también a la imagen exterior e interior, introduciendo ahora un concepto más minimalista en el habitáculo y retomando la pantalla en el centro del salpicadero como único centro de información. El Mini se venderá en la versión Cooper E con un motor de 184 CV, una batería de 40,7 kWh y una autonomía de 305 km. También habrá variantes más deportivas como las Cooper SE y SE JCW, en este caso con un motor de 204 CV, una batería de 49,2 kWh y una autonomía de 402 km. El Countryman, sin embargo, más grande y ambicioso que nunca, sí estará disponible con motorizaciones térmicas de 170 CV y 300 CV, este último para la versión JCW All4, así como dos variantes eléctricas con la misma batería de 66,5 kWh, una con 204 CV y otra con 313 CV bimotor para los SE All4. El tercer nuevo modelo de la marca será el Aceman, un crossover completamente eléctrico con cuatro puertas que se presentará en abril y llegará al mercado en noviembre.

MACAN

SKODA

MEJORANDO LO PRESENTE

Tras el ligero lavado de cara de los modelos Scala y Kamiq, que llegarán en marzo, llegarán los Kodiaq, Octavia y Superb con las últimas actualizaciones mecánicas que ha realizado el grupo sobre MQB EVO, destacando nuevos híbridos enchufable con autonomía eléctrica de hasta 100 km y posibilidad de cargas en corriente continua a 50 kW, en todos los casos, ya con el motor 1.5 TSi como base térmica.
Entre modelos completamente eléctricos, la buena noticia es que el SUV Elroq será desvelado en otoño, aunque su llegada al mercado será, en realidad, en el año 2025. Tendrá unas dimensiones semejantes a las del Karoq, siendo la plataforma MEB su base técnica y tomando rasgos de estilo del concept 7S al igual que lo harán el Enyaq y su versión coupé a finales de otoño (aunque tampoco se venderán hasta 2025).

MG

CENTENARIA

Es cierto que se ha pasado una temporada a la sombra, pero MG es una una de las marcas que puede presumir de ser ya centenaria a partir de 2024. Tras un 2023 de posicionamiento y consolidación en el que se ha afinado la oferta comercial de su MG 4, por ejemplo —nuevo ajuste de precios y lanzamiento de XPower— o actualizado el HS, toca poner foco en imagen de marca con el Cyberster, el nuevo roadster biplaza de la marca que se venderá desde mitad de año con dos opciones de batería (64 y 77 kWh) y versiones de propulsión y tracción total de alto rendimiento, la más potente de ellas con 580 CV.

PORSCHE

PRESTACIONES ULTRA

Con aproximadamente dos años de retraso, Porsche introduce su segunda línea de vehículos eléctricos, el Macan, basado en la nueva arquitectura PPE de 800 voltios desarrollada en colaboración con Audi, aunque el Macan "tradicional" de combustión, renovado por última vez en 2021, se seguirá produciendo de momento en paralelo. También en primavera Porsche presenta la actualización del Taycan, introducido en 2019, con un diseño refinado, nuevos faros LED Matrix HD, motores optimizados y posiblemente una nueva versión que quiere desbancar al Tesla Model S Plaid, así que es de esperar que Porsche supere los mil caballos de potencia. Para entonces deberían haber comenzado ya las entregas del nuevo Panamera. Visualmente, conserva el estilo de su predecesor pero técnicamente mejora la eficiencia y la autonomía de los cuatro futuros sistemas de propulsión híbridos enchufables. El 911 será el protagonista durante la segunda mitad del año: modificará el diseño con paragolpes aunque la verdadera novedad es la llegada de la primera variante electrificada, un híbrido de alto rendimiento que se posicionará como nuevo 911 Turbo.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

LAND CRUISER

TOYOTA

EL C-HR TAMBIÉN MUTA A ELÉCTRICO

El año arranca para esta marca con la nueva generación del que, junto con el Corolla, es el coche más importante en nuestro mercado, el C-HR, a partir de ahora con versiones híbridas, híbridas 4x4 e híbridas enchufables. Más o menos a mitad de año, tanto la gama Yaris y Yaris Cross recibirá un discreto lavado de imagen que contrastará con el profundo trabajo que sí esconde el Yaris GR: interior completamente modificado y actualización tecnológica que optimizará aún más su rendimiento. En la otra dimensión destaca el nuevo Land Cruiser, que para su versión First Edition recurrirá a los faros redondos en lugar de cuadrados. Se mantiene la tecnología de chasis y eje trasero pero llevará estabilizadora desconectable por mecanismo eléctrico. Y pro último, el año finaliza presentando un miembro más en la gama eléctrica, el bZx Compact, básicamente, el C-HR a baterías.

SMART

MÁS MINI, MENOS "MINI"

El #3 es la variante de cupé más larga y baja del #1 (técnicamente, semejante al nuevo EX30 de Volvo) y se espera que esté disponible para pedido a finales del año, con entregas programadas para la primavera. Al igual que el #1, se ofrecen dos versiones con de un motor en el eje trasero y 272 CV o dos motores, tracción total y 428 CV, con una capacidad de batería de 62 kWh en ambos casos. Pero Smart suma y sigue porque la marca ha confirmado dos modelos adicionales en su gama; el #4, con el formato de una Clase A de Mercedes, hará su debut a finales de 2024, mientras que el #2, como reemplazo del Fortwo, no esperamos su lanzamiento hasta 2025.

SUZUKI

DEBUT ELÉCTRICO

A finales de octubre, Suzuki presentó el Swift Concept, modelo que probablemente se ponga a la venta ya en verano. Bajo una carrocería totalmente rediseñada encontraremos un nuevo diseño de salpicadero, sistemas de infoentretenimiento más avanzados y asistencias a la conducción actualizados. Mantiene motores mildhybrid, posiblemente acompañados con con un sistema híbrido heredado del Vitara. El SUV eléctrico EVX Concept, mostrado a principios de año, no se lanzará hasta finales de 2024.

SWIFT

VOLVO

ELÉCTRICOS... Y EXTREMOS

Si existe el concepto bueno, bonito, barato y Premium en formato eléctrico, lo más parecido es el nuevo EX30 de Volvo, un SUV de 4,23 m, con dos tecnologías y capacidades de batería (49 kWh la de litio hierro-fosfato y 64 kWh la de iones de litio), dos niveles de potencia (272 y 428 CV) y tres posibles combinaciones de acabado y autonomía (desde 344 a 480 km) que está disponible desde 36.770 euros. El otro extremo en tamaño y posicionamiento lo ocupará el lujoso EX90, un SUV en formato XXL que llegará a mitad de año. Sobre la plataforma de este último se construirá la primera berlina eléctrica de Volvo que probablemente se denominará ES90. Con dos motores y tracción integral, ofrecerá los mismos niveles de potencia que el EX90 y gracias a la batería de 111 kWh se esperan autonomías superiores a 600 km. Volvo cerrará 2024 con el EX30 Cross Country, de aspecto más aventurero, junto a la actualización del XC90.

MITSUBISHI

Después de haber lanzado el Colt y el ASX, modelos derivados de los Renault Clio y Captur, respectivamente, su próximo lanzamiento totalmente nuevo es el Outlander. Presente ya en el mercado japonés y estadounidense desde 2021, llega definitivamente a Europa a finales de septiembre con un diseño mucho más rompedor que las versiones actuales y exclusivamente con propulsión híbrida enchufable.

NISSAN

Nissan se centrará durante este año sólo en versiones térmicas. En el caso del Juke, las modificaciones se limitan a la actualización del sistema de infoentretenimiento y los sistemas de asistencia, mientras que en el Qashqai se añaden cambios muy sutiles en la parte delantera del vehículo. Entre sus nuevos eléctricos, el Micra será su nuevo abanderado de vehículo polivalente y urbano, aunque no llegará hasta 2025.

SUBARU

A partir de enero Subaru lanzará al mercado el renovado Impreza, junto con la versión elevada y diseñada con estilo croosover denominada Crosstrek, denominación con la que también a partir de ahora se conoce al XV. Desde el punto de vista técnico, la nueva generación no presenta cambios significativos; se mantiene la tecnología mildhybrid con el sistema e-Boxer y motor 2.0 litros de cuatro cilindros.

TESLA

Las exitosas mejoras introducidas en el Model 3, y dada la estrecha relación técnica con el SUV Model Y, se introducirán en él, a partir de septiembre, las mismas modificaciones técnicas para mejorar confort, autonomía, calidades y unificar también la misma experiencia de utilización. Tesla ha anunciado dos modelos adicionales de gran volumen que se lanzarán en 2024, uno de ellos, más que probablemente, su versión de bajo coste.

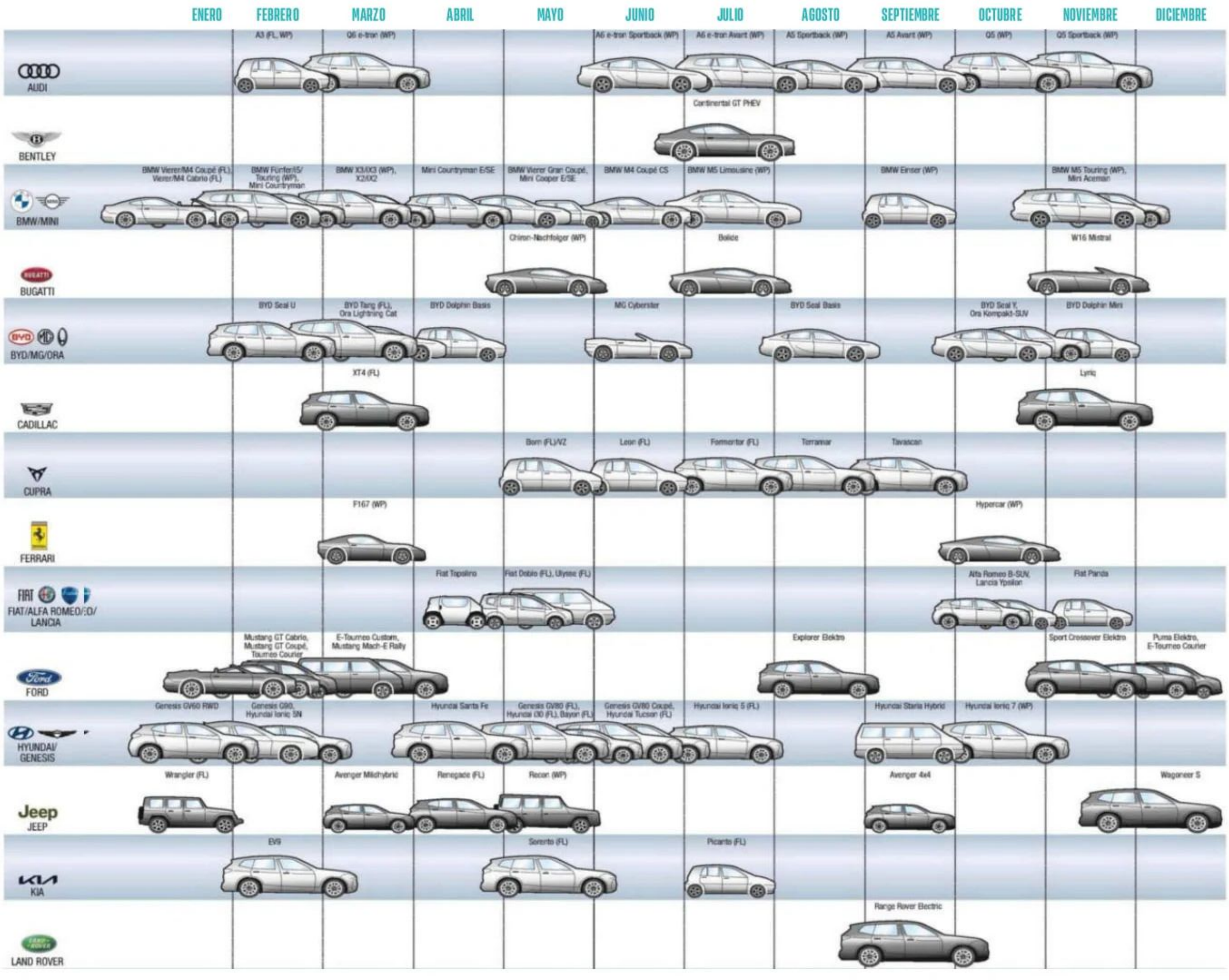
VOLKSWAGEN

NUEVOS ID ECLIPSAN EL 50 ANIVERSARIO DEL GOLF

Dentro de su gama eléctrica, el año comienza con los actualizados ID.4/5, seguido del ID.3 GTX de 285 CV (sólo motor trasero y lanzamiento en mayo), la nueva gama ID.7 (desde julio) incluyendo el GTX de tracción total y 340 CV, motorización y versión disponible tanto para la berlina como para el Tourer y, también en el mismo mes, para el ID. Buzz. Entre vehículos de combustión, primero llega al mercado el renovado T-Cross, seguido en marzo por las nuevas versiones de Passat y Tiguan con nuevos sistemas de propulsión híbrida más eficientes entre sus cambios principales. Golf vuelve a ser noticia en junio pues, no en vano, celebra su 50 aniversario. De momento nos tenemos que conformar con sistemas de infoentretenimiento mejorados y versiones híbridas enchufables con nuevas especificaciones, cambios que también recibirá el Multivan a partir de septiembre, incluyendo una versión con tracción total gracias a la acción de un motor eléctrico en el tren trasero. Como reemplazo del Tiguan Allspace, en octubre, Volkswagen presenta el Tayron, manteniendo la opción de tercera fila de asientos. Por último, la nueva Caravelle, sucesor del T6 y basado en el Ford Transit Custom, ofrecerá más mayor comodidad para pasajeros para nuevas opciones.

ESPECIAL
NOVEDADES
2024

AUTOMOVIL



FL= Facelift WP= Premiere © auto motor und sport. Diciembre 2023

LA CARA OSCURA

MR. DARK
Testigo anónimo

EL MARTES QUE VIENE

Uno de los personajes de Alan Moore, el guionista de cómics que reescala el manido calificativo "genial", declaraba: "me rebelo contra la acometida implacable del martes que viene" (Tomorrow Stories nº 2). Pero el martes que viene siempre nos sumerge, como una niebla densa pero invisible. Llega inadvertidamente porque el futuro rara vez se parece a lo previsto. En los años 50, al comienzo de la era atómica, hubo quien supuso que habría coches propulsados por un reactor nuclear. Entre los deliciosos prototipos visionarios de esa época, generalmente fechados para el año 2000, podemos encontrar algunos con ese sistema de propulsión, como los Ford FX Atmos y Nucleon. También concibieron coches autónomos, algunos con sistemas muy imaginativos. Por ejemplo, los creadores del GM Firebird II pensaron que podría estar guiado por un "cable eléctrico" instalado en las autopistas del futuro. Para el Simca Fulgur se supuso la dirección mediante radar desde "torres de control".

La idea del coche robot se extendió rápidamente por las obras de ficción. En los años 80 veíamos a K.I.T.T, el "coche fantástico". Además de hacer cosas que ya tenemos ahora, como aparcar solo o responder a órdenes vocales, era un coche autónomo de nivel 5. También podía mantener animadas conversaciones con Michael Knight, a veces con un tono algo socarrón e incluso un puntito de superioridad moral, ya que no estaba sujeto a las veleidosas vicisitudes viscerales de su compañero humano. Como todas, la idea del coche autónomo se puede llevar al esperpento; por ejemplo, en la infame película "Desafío total" (1990), donde un taxi autónomo se imagina con un conductor de aspecto humano.

El coche autónomo llegará. Puede parecer que no porque muchos se han equivocado terriblemente al fijar una fecha, incluidos algunos a los que se les suponía autoridad y conocimiento. Un comunicado de Ford decía en 2016: "Ford anuncia hoy su intención de tener un vehículo de gran volumen, totalmente autónomo y con capacidad de nivel 4 SAE, en operación comercial en 2021". Ese año, Elmar Frickenstein, de BMW: "Estamos en camino de entregar un coche en 2021 con los niveles 3, 4 y 5". En 2018, Anders Eugensson, de Volvo: "Estamos bastante seguros de que podremos vender coches autónomos en 2021". Elon Musk, en junio de 2018, dijo que en dos meses "comenzaremos a habilitar las funciones de circulación completamente autónoma". De hecho, se ha generalizado la creencia de hay coches autónomos de nivel 5 a la venta. Ahora, quizá para no pillarse los dedos, algunas marcas sitúan la comercialización de vehículos autónomos de nivel 5 en algún momento de la próxima década.

Aparte de las facetas técnicas, que avanzan tan inexorablemente como el martes que viene, queda por resolver cuestiones como la responsabilidad en caso de accidente o el criterio en situaciones extremas. Por ejemplo, las que se plantean en el experimento de "la máquina moral": ¿un coche autónomo debe atropellar a unos peatones o desviarse, chocar y dañar a los pasajeros? Si no hay conductor, cabría atribuir la responsabilidad de causar un accidente al propietario del vehículo. Pero si arguye que no tiene capacidad para intervenir en sus acciones, quizá esa responsabilidad se trasladaría al fabricante. Y me imagino que, para protegerse, el fabricante establecerá un férreo programa de actualizaciones, quizá gratuitas al principio, quizá no después. Una posible vía de acción para ellos sería generar unos ingresos, con actualizaciones de pago u otro método, que equivalgan a las indemnizaciones estimadas por asumir la responsabilidad de los accidentes. Seguramente, al paso que vamos, algún propietario acabará en la cárcel porque su coche autónomo ha atropellado a alguien y no había actualizado el firmware.

> No sabemos cómo será el futuro automóvil a largo plazo, pero sí que casi todas las predicciones fallarán.

[PRUEBAS ··· CLÁSICAS ··· HISTORIAS]

ESPECIAL CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº1 EDICIÓN 2023

5€

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

WELCO
TO Fabulo
LAS VE
NEVAD
salesforce

TOP RECORD

VERSTAPPEN HA BATIDO TODOS LOS RÉCORDS POSIBLES EN UNA TEMPORADA. 10 VICTORIAS CONSECUTIVAS Y NADA MENOS QUE 19 EN TODA UNA TEMPORADA, DE UN TOTAL DE 22 GRANDES PREMIOS, LO QUE SUPONE UN TOTAL DE UN 86%. O LOS 4.914 KM QUE HA LIDERADO LOS G.P. ESTE AÑO, DE UN TOTAL DE 6.700 KM. O LOS 21 PODIUMS LOGRADOS ESTE AÑO. UNO DE LOS MÁS ESPECTACULARES FUE EL DE LAS VEGAS, TODO UN FESTIVAL DE LUCES QUE TAMPOCO SE LO DEJÓ ESCAPAR EL HOLANDÉS.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** **Fotos:** **Cordon.**

F1

1º GRAN PREMIO DE LAS VEGAS.

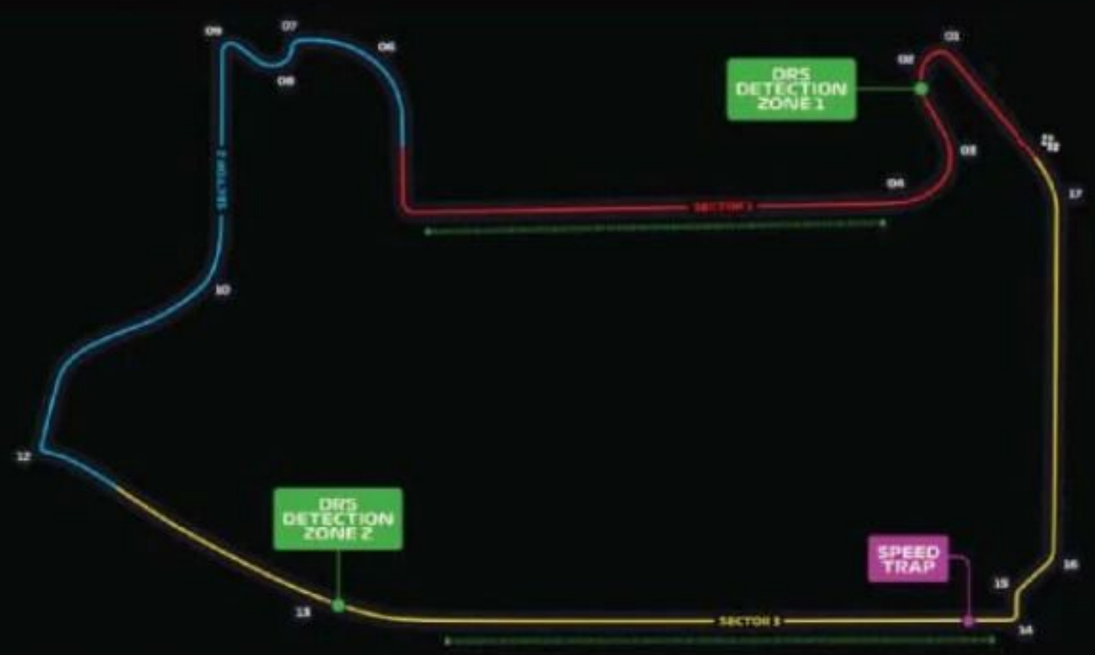
21º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2023

1.100 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

LAS VEGAS STRIP

Trazado: **6.201 metros.**
Lugar y fecha: **Las Vegas, 19 de Noviembre.**
Distancia: **xx eeeee. xxx,xxx.**

RÉCORD DEL CIRCUITO
1:35.490
Oscar Piastri (2023)



PILOTO GANADOR

MAX VERSTAPPEN

Nació: **Hasselt, Bélgica. 30 de Septiembre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2014-2023**
Campeonatos del Mundo: **2021, 2022**
GP Iniciados: **184**
Victorias: **53**
Veces podium: **97**
Poles Position: **31**
Primera línea: **57**
Vueltas rápidas: **29**
Puntos: **2.560,5**

203 PODIUMS DE RED BULL

CUARTO EN EL RANKING DE PÓDIUMS COMO MARCA, SOLO SUPERADA POR WILLIAMS, MCLAREN Y FERRARI.

RED BULL RB19

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:32.726
2	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:33.104
3	63	George Russell	MERCEDES	1:33.112
4	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:33.239
5	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:33.323
6	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:33.513
7	77	Valtteri Bottas	ALFA ROMEO FERRARI	1:33.525
8	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:33.537
9	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:33.555
10	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:33.837
11	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:33.855
12	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:32.770
13	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:33.979
14	3	Daniel Ricciardo	ALPHATAURI HONDA RBPT	1:34.308
15	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:34.703
16	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:34.834
17	24	Zhou Guanyu	ALFA ROMEO FERRARI	1:34.849
18	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:34.850
19	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:34.199
20	22	Yuki Tsunoda	ALPHATAURI HONDA RBPT	1:36.447

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	50	1:29:08.289	25
2	16	Charles Leclerc	FERRARI	50	+2.070s	18
3	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	50	+2.241s	15
4	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	50	+18.665s	12
5	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	50	+20.067s	10
6	55	Carlos Sainz	FERRARI	50	+20.834s	8
7	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	50	+21.755s	6
8	63	George Russell	MERCEDES	50	+23.091s	4
9	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	50	+25.964s	2
10	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	50	+29.496s	2
11	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	50	+34.270s	0
12	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	50	+43.398s	0
13	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	50	+44.825s	0
14	3	Daniel Ricciardo	ALPHATAURI HONDA RBPT	50	+48.525s	0
15	24	Zhou Guanyu	ALFA ROMEO FERRARI	50	+50.162s	0
16	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	50	+50.882s	0
17	77	Valtteri Bottas	ALFA ROMEO FERRARI	50	+85.350s	0
18	22	Yuki Tsunoda	ALPHATAURI HONDA RBPT	46	DNF	0
19	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	45	DNF	0
NC	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	2	DNF	0

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

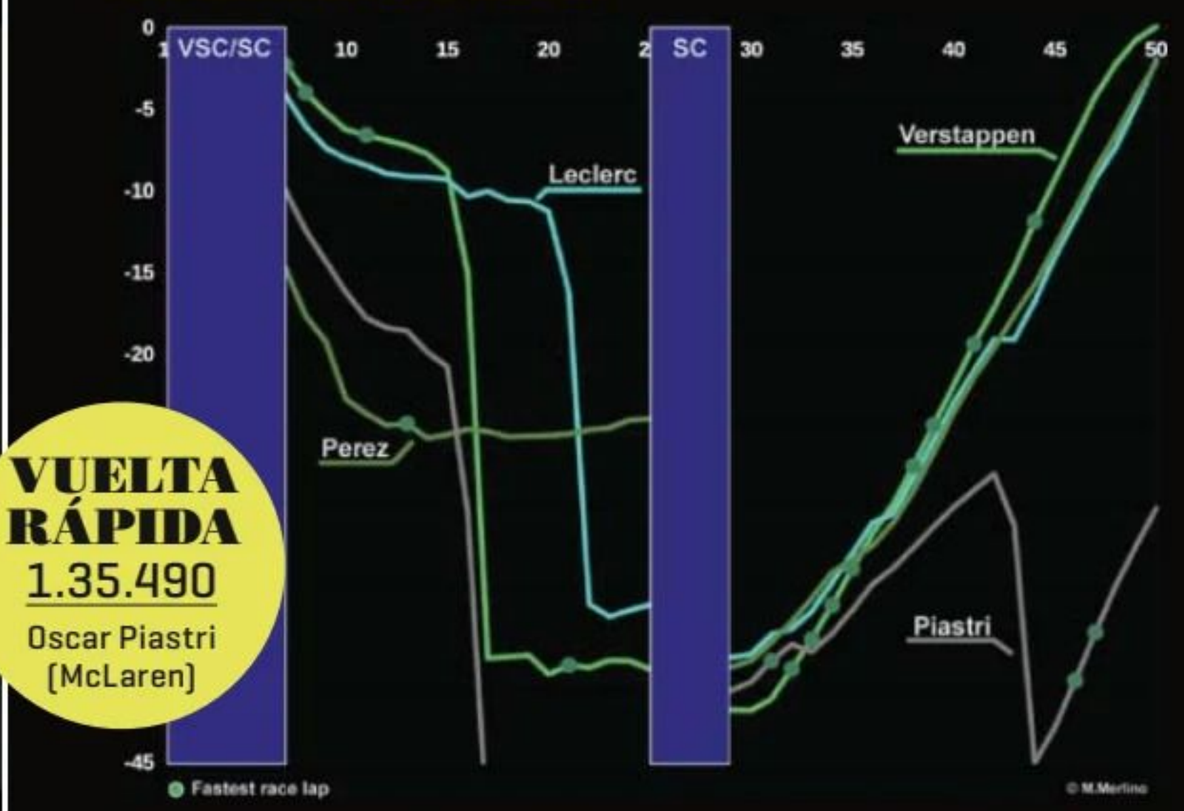
POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	549
2	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	273
3	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	232
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	200
5	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	200
6	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	195
7	Charles Leclerc	MON	FERRARI	188
8	George Russell	GBR	MERCEDES	160
9	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	89
10	Lance Stroll	CAN	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	73

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	822
2	MERCEDES	392
3	FERRARI	388
4	MCLAREN MERCEDES	284
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	273
6	ALPINE RENAULT	120
7	WILLIAMS MERCEDES	28
8	ALPHATAURI HONDA RBPT	21
9	ALFA ROMEO FERRARI	16
10	HAAS FERRARI	12

VUELTA RÁPIDA
1.35.490
Oscar Piastri (McLaren)

COMPARATIVA PILOTOS



LO QUE PASA EN LAS VEGAS...

...PUES SE QUEDA EN LA HISTORIA, CON UN VERSTAPPEN QUE VENCE ESTE DISPUTADO Y EMOCIONANTE PRIMER PREMIO EN LA CIUDAD DEL JUEGO. UN TRAZADO MUY RÁPIDO QUE DIO SORPRESAS DESDE EL PRIMER MOMENTO Y QUE FERRARI NO PUDO EXPLOTAR COMO LE HUBIERA GUSTADO. AUNQUE ESTUVO A PUNTO DE HACERLO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. **Fotos:** Cordon.

Nunca un Gran Premio había levantado tanta expectación antes de disputarse. Desde hace más de un año todo el mundo estaba esperando a la llegada de una nueva prueba en la ciudad del juego y del vicio, el de Las Vegas. Desde que Liberty Media se hiciera con los mandos de la F1 y con sus enlaces con la industria del espectáculo, está claro que los grandes premios en EE.UU. están cogiendo protagonismo, pero ninguno como el nuevo de Las Vegas. Un circuito urbano que todo el mundo estaba expectante.

El circuito iba a ser uno de los más rápidos de la historia, con una recta larguísima de casi dos kilómetros y las luces de neón reflejándose por toda la pista y monoplazas. Las temperaturas bajas al disputarse de noche y un asfalto muy deslizante convertía el escenario en toda una incógnita. El graining se sabía que sería una constante y decidirían el desenlace de la prueba.

Aunque el peor parado del fin de semana fue Carlos Sainz que sufrió el primer percance en los entrenos libres cuando golpeó con una tapa de alcantarilla. Su coche tuvo tantos desperfectos que hubo que cambiar todos los componentes y se vio penalizado en 10 posiciones en la parrilla de salida. A mi entender una de las resoluciones más injustas, ya que sin tener la más mínima culpa, te ves penalizado cuando encima tienes un coche competitivo en Qualy y podría haber salido en segunda posición después de una Qualy magistral, aunque su compañero de equipo logró la pole por unas milésimas.

Así que Verstappen heredó la primera línea de parrilla para desesperación de un Leclerc que vio una vez más como le adelantaba. Aunque esta vez con una maniobra que le echaba fuera y le costó al holandés 5 segundos de penalización. De todas formas Verstappen no tuvo problemas para ganar a pesar de esos segundos extras, ya que su coche dominó, si bien no lo hizo con la autoridad de otras ocasiones.

Y es que este trazado era muy rápido y las zonas de DRS permitían adelantar bastante y se produjeron más de medio centenar de adelantamientos. Las estrategias también jugaron su papel, aunque el accidente de Norris con su McLaren perdiendo la suspensión de una rueda le estrelló contra el muro en una de las zonas más rápidas. Esto provocó un Safety Car en un momento clave de cambios de gomas que favoreció más a unos que a otros. Por ejemplo, Pérez tuvo por fin suerte y realizó una gran remontada hasta el pódium. O Stroll, que saliendo casi último pudo remontar hasta el quinto lugar.

Su compañero Alonso no tuvo tanta suerte porque en la primera curva hubo un desguace de coches y fue uno de los perjudicados entrando a cambiar elementos para continuar, aunque menos mal que hubo un Safety Car debido a ese desastre.

VERSTAPPEN VUELVE A DEMOSTRAR QUE ES EL MEJOR HASTA CON UNA PISTA INCÓGNITA Y UN FERRARI BASTANTE COMPETITIVO.

15º GRAN PREMIO DE ABU DHABI.

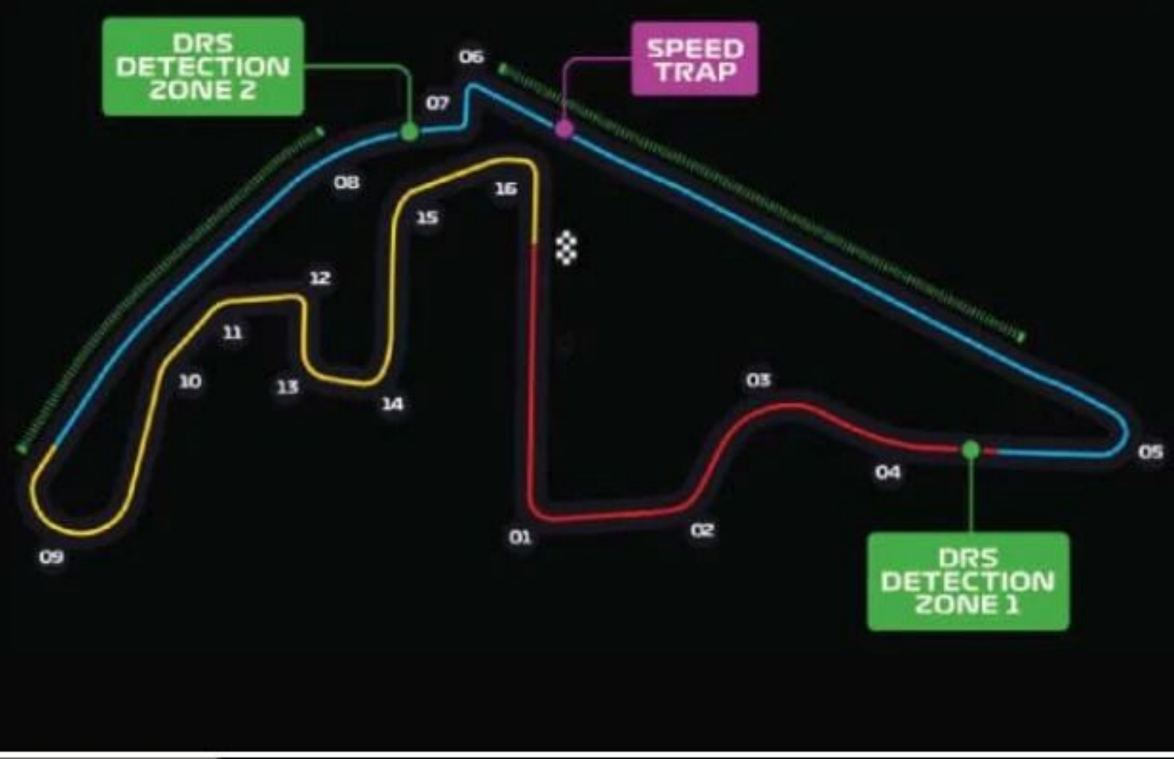
22º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2023

1.101 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

YAS MARINA

Trazado: **5.281 metros.**
Lugar y fecha: **Yas Island, 26 de Noviembre.**
Distancia: **58 vueltas; 306,183 km.**

RÉCORD DEL CIRCUITO
1:26.103
Max Verstappen (2021)



PILOTO GANADOR

MAX VERSTAPPEN

Nació: **Hasselt, Bélgica. 30 de Septiembre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2014-2023**
Campeonatos del Mundo: **2021, 2022, 2023**
GP Iniciados: **185**
Victorias: **54**
Veces podium: **98**
Poles Position: **32**
Primera línea: **58**
Vueltas rápidas: **30**
Puntos: **2.586,5**

113 VICTORIAS DE RED BULL EN LA F1

RED BULL SE QUEDA A UNA VICTORIA DE ALCANZAR LAS 114 DE WILLIAMS Y ALZARSE CON EL CUARTO PUESTO DE ESE RANKING.

RED BULL RB19

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:23.445
2	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:23.584
3	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:23.782
4	63	George Russell	MERCEDES	1:23.788
5	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:23.816
6	22	Yuki Tsunoda	ALPHATAURI HONDA RBPT	1:23.968
7	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:24.084
8	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:24.108
9	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:24.171
10	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:24.548
11	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:24.359
12	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:24.391
13	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:24.422
14	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:24.439
15	3	Daniel Ricciardo	ALPHATAURI HONDA RBPT	1:24.442
16	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:24.738
17	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:24.764
18	77	Valtteri Bottas	ALFA ROMEO FERRARI	1:24.788
19	24	Zhou Guanyu	ALFA ROMEO FERRARI	1:25.159
20	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	58	1:27:02.624	26
2	16	Charles Leclerc	FERRARI	58	+17.993s	18
3	63	George Russell	MERCEDES	58	+20.328s	15
4	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	58	+21.453s	12
5	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	58	+24.284s	10
6	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	58	+31.487s	8
7	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	58	+39.512s	6
8	22	Yuki Tsunoda	ALPHATAURI HONDA RBPT	58	+43.088s	4
9	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	58	+44.424s	2
10	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	58	+55.632s	1
11	3	Daniel Ricciardo	ALPHATAURI HONDA RBPT	58	+56.229s	0
12	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	58	+66.373s	0
13	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	58	+70.360s	0
14	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	58	+73.184s	0
15	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	58	+83.696s	0
16	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	58	+87.791s	0
17	24	Zhou Guanyu	ALFA ROMEO FERRARI	58	+89.422s	0
18	55	Carlos Sainz	FERRARI	57	DNF	0
19	77	Valtteri Bottas	ALFA ROMEO FERRARI	57	+1 lap	0
20	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	57	+1 lap	0

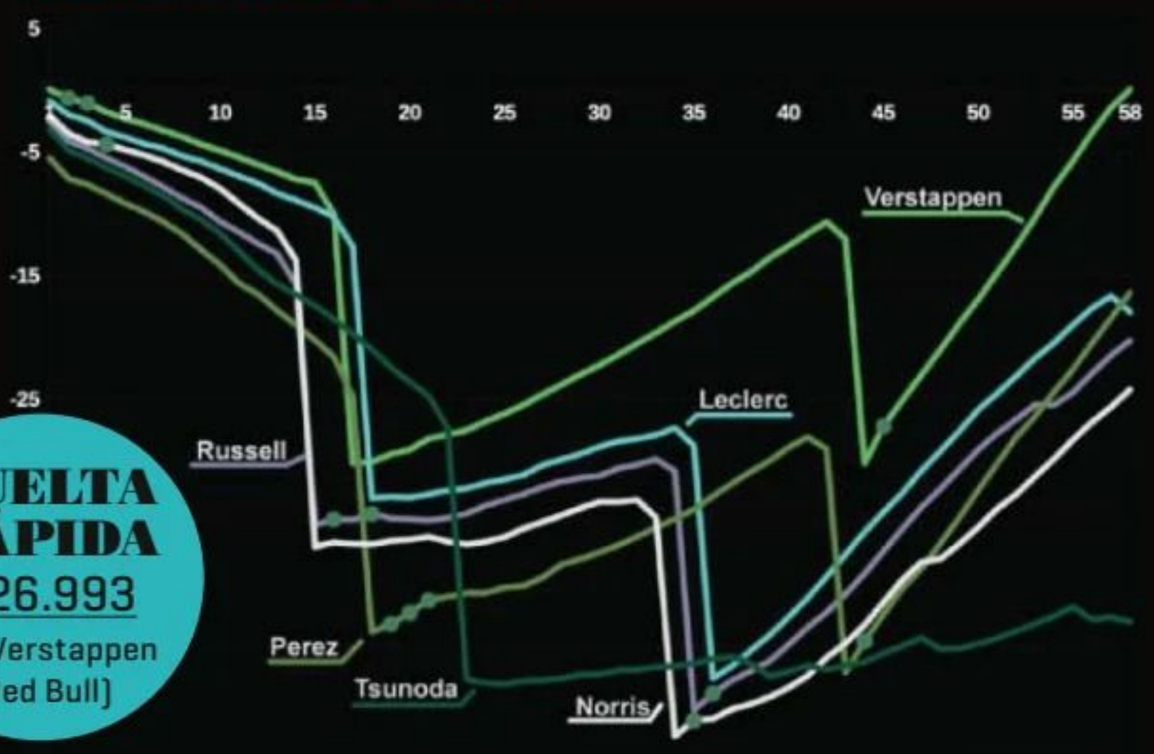
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	575
2	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	285
3	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	234
4	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	206
5	Charles Leclerc	MON	FERRARI	206
6	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	205
7	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	200
8	George Russell	GBR	MERCEDES	175
9	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	97
10	Lance Stroll	CAN	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	74

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	860
2	MERCEDES	409
3	FERRARI	406
4	MCLAREN MERCEDES	302
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	280
6	ALPINE RENAULT	120
7	WILLIAMS MERCEDES	28
8	ALPHATAURI HONDA RBPT	25
9	ALFA ROMEO FERRARI	16
10	HAAS FERRARI	12

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA
1.26.993
Max Verstappen (Red Bull)

FINIQUITADO

VERSTAPPEN ACABA A LO GRANDE UNA TEMPORADA PARA LA HISTORIA. HA BATIDO TODOS LOS RÉCORDS Y PONE BROCHE DE ORO A SU TERCER TÍTULO MUNDIAL DE F1. Y LO HACE CON UN HAT TRICK QUE DEJA CLARO QUIEN ES EL REY.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

Abu Dhabi trae grandes recuerdos para Verstappen, ya que fue donde logró de forma espectacular aquella victoria que le permitió ser por vez primera Campeón del Mundo. Este año llegaba siendo ya campeón del mundo por tercera vez y con el título de marcas también decidido para su Red Bull. La verdad es que este año su monoplaza ha sido el mejor, pero no con la suficiencia de otros años. En algunos momentos de la temporada ha tenido que sufrir, pero el piloto holandés supo suplir esas pequeñas carencias el día que tocaba. Porque si algo podemos decir de Verstappen este año es que no ha cometido el más mínimo error. No solo consiste en ser el más rápido durante una temporada, también es necesario ser sólido cuando las cosas se tuercen. Y en eso el piloto holandés ha sido un maestro a pesar de su juventud.

Prueba de ello es esta temporada 2023 Verstappen ha superado todos los récords habidos y por haber. Con esta última victoria en Abu Dhabi suma nada menos que 19 de un total de 22 carreras. Solo se le han escapado las citas de Arabia Saudí, Azerbayán y la de Singapur. Esta última para gran recuerdo de Sainz que lograba así la única victoria de Ferrari esta temporada. Aunque el final del año no ha sido lo mejor para el piloto madrileño. Llegaba con muchas posibilidades de acabar cuarto en la clasificación final de pilotos, y sin embargo ha terminado séptimo debido a las dos últimas carreras con muchos problemas. La primera la de la famosa alcantarilla de Las Vegas que le privó de una primera línea de salida y se vio penalizado sin posibilidades de lograr buenos puntos. En Abu Dhabi tuvo problemas de tráfico y no pasó de la Q1, así que tuvo otra carrera a la remontada. Y aunque lo peleó, otros estuvieron en mejor situación, como Alonso que, aunque tampoco tuvo una buena Qualy, sí que realizó una carrera magistral. Vuelvo a repetir lo que dije hace unos meses, creo que esta temporada es una de las mejores de su palmarés. Y diría más, creo que es la mejor. Tiene experiencia y mantiene el mismo talento de siempre. Y con un coche que no era el mejor, ha logrado nada menos que ocho pódiums, solo uno menos que Pérez con todo un Red Bull en sus manos.

El caso es que esta temporada la podemos definir por la tremenda igualdad entre todos los equipos. Es verdad que Verstappen no ha sufrido mucho, pero no ha ganado con esa superioridad de otros años. Y también ha contado con un equipo que no ha cometido el más mínimo error. Y eso vale mucho cuando las cosas se ponen difíciles. Y hay que reconocer que Verstappen ha ganado en todo tipo de condiciones y circunstancias.

La próxima temporada esperemos que algunos equipos den un paso adelante más y podamos ver peleas por el liderato con varios equipos. McLaren está ahí y Aston Martin tiene el potencial después de lo visto este año. Por no olvidar a Mercedes que siempre hay que contar con ellos. Los Ferrari los damos por descontado, como demuestran los nueve pódiums de este año y la mencionada victoria de Sainz.

VESTAPPEN BATE TODOS LOS RÉCORDS Y LOGRA SU VICTORIA NÚMERO 19.

VALENTÍ FRADERA
Estudioso de la competición

Y, SIN EMBARGO, TE QUIERO

> “Dicen que el nuevo equipo tiene que aportar algún valor añadido para ser aceptado. Digo yo: ¿acaso les parece poco que uno de los nombres más legendarios del automovilismo añada su blasón a la F1?”.

La Fórmula 1 me encanta, pero a veces me saca de quicio. Por ejemplo, con la reacción a la posible entrada de Andretti-Cadillac. Llámenme ingenuo, pero yo hubiera pensado que la F1, del primer al último estamento del deporte, removería cielo y tierra para ponerles la alfombra roja. En lugar de eso, más bien parece que su posible concurso sea un grano allí donde la espalda pierde su buen nombre. La mayoría de opiniones de los interesados van encaminadas a entorpecer su entrada. La única que ha reaccionado como merece la ocasión es la FIA, seguramente porque no tiene intereses comerciales en el deporte.

Los equipos se muestran reacios porque dicen que, con un comensal más sentado a la mesa, tocará menos pastel por barba. Podrían releerse el reglamento deportivo que rige el Campeonato del Mundo, como he hecho yo. El artículo 8.6 estipula que “no más de veintiséis (26) coches serán admitidos al Campeonato, y cada concursante podrá inscribir dos (2)”. Hasta ahí llego, y un sencillo cálculo me indica que se supone que en F1 pueden competir hasta trece (13) equipos.

Es decir, los inquilinos actuales del paddock deberían felicitarse por todos estos años que el pastel se lo han repartido entre menos de los que podían ser, y pensar que incluso con la entrada de Andretti siguen quedando dos pedazos de pastel que se zamparán entre los demás. Y eso sin hablar de la “matrícula” de 200 millones de dólares que Andretti pagará a tocateja por el privilegio, y que irá directa al bolsillo de los diez equipos actuales para resarcirles de las molestias.

Para que conste, trece equipos en F1 no los hay desde 1995, cuando Bernie Ecclestone todavía no debía de peinar canas. Entre 2010 y 2012 fueron doce, de resultas de la entrada de HRT, Lotus (luego, Caterham) y Virgin (luego, Marussia), que compensaron en parte la marcha de Toyota y la retirada de BMW, con lo cual Sauber volvía a ser “independiente” (como ahora, a la espera de la entrada de Audi). Con la desaparición de HRT, pasaron a ser once en 2013, y diez en 2015, cuando Caterham también bajó la persiana. El año siguiente entró Haas y volvieron a ser once, pero al final de ese año quebró Marussia y, a partir de 2017 y hasta hoy, han sido diez los equipos en liza.

En fin, a lo que íbamos. Dicen que el nuevo equipo tiene que aportar algún valor añadido para ser aceptado. Y digo yo: ¿acaso les parece poco que uno de los nombres más legendarios del automovilismo añada su blasón a la F1? Por ende, unido al gigante automotriz General Motors.

Dicen que Andretti tendría que hacer como Audi y comprar un equipo existente. Aparte de que ya lo intentó (con Sauber, precisamente), eso sí que es menguar el valor de la F1, o destruir su legado. Imaginemos que Andretti compra Williams; adiós a un legado que se remonta al concurso de Frank Williams Racing Cars con un Brabham de segunda mano, en 1969 (debutó en Montjuïc, por cierto).

Por no hablar de que, para Audi, comprar Sauber es el camino fácil: colgar los cuatro aros en la fachada de una fábrica que lleva treinta años en F1 (como ya hizo BMW, hasta que se cansaron del juguete). Y más fácil todavía se antoja el camino de Ford, que, en pocas palabras (aun a riesgo de pasarnos de frenada con la simplificación), se va a limitar a poner el óvalo azul en el motor que diseñe Red Bull Powertrains.

En cambio, el camino difícil y arriesgado es el de Andretti, hacer un equipo nuevo desde cero. Y con la machada de arrastrar a la F1 a una GM hasta ahora insensible a los encantos de la categoría reina. Por si quedaran dudas, GM ya ha confirmado que a medio plazo pasará a ser un motorista de pleno derecho, aunque en un primer momento Andretti tenga que correr como “cliente” de un proveedor actual.

En fin, en vista de todo lo bueno que va a aportar un equipo abanderado por Andretti y Cadillac, ¿no habría sido más sencillo darles la bienvenida de buen principio, en lugar de estar dale que te dale, a ver si se hartan y se desdicen? Ay, Fórmula 1, ¡qué difícil es quererte, a veces!

CIFRAS F1 2023

VERSTAPPEN

3
CAMPEONATOS DE MUNDO

54
VICTORIAS

32
POLE POSITION

98
PODIUMS

30
VUELTAS RÁPIDAS

58
PRIMERA LÍNEA

77
G.P. EN CABEZA

13.852
KM LIDERANDO G.P.

185
GG.PP DISPUTADOS

WRC JAPÓN

A TIEMPO PARCIAL

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
Escanee el código QR

ACABA LA TEMPORADA CON ROVANPERA SIENDO BICAMPEÓN DEL MUNDO, PERO DA LA SORPRESA TRAS EL ÚLTIMO RALLYE DE JAPÓN CON LA NOTICIA QUE LA PRÓXIMA TEMPORADA SOLO HARÁ UN PROGRAMA PARCIAL. TOYOTA TENDRÁ, POR TANTO, A DOS PILOTOS CON PROGRAMA PARCIAL CON LA SUMA DE 10 TÍTULOS MUNDIALES.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

x.com/byneontelegram
'byneon Neon147

69
FORUM8
GR TOYOTA GAZOO Racing
AsahiKASEI
69
AsahiKASEI
DENSO
Rally Japan
2023
DENSO
Microsoft
CCi
Panasonic
PIRELLI
OMP

WRC

RALLYE DE JAPÓN

16-19 DE NOVIEMBRE

CON DESLIZ

EL FINAL DE LA TEMPORADA HA ESTADO EMOCIONANTE, AUNQUE EL CAMPEONATO YA ESTUVIERA DECIDIDO. PERO LOS COMPLICADOS TRAMOS DE ASFALTO DESLIZANTE POR LA CLIMATOLOGÍA PROPORCIONÓ MOMENTOS INOLVIDABLES. SOBRE TODO PARA EVANS QUE GANABA SU TERCER RALLYE DE LA TEMPORADA Y SE ALZABA CON EL SUBCAMPEONATO.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

ELFYN EVANS

"No ha sido fácil con las condiciones que hemos tenido esta semana, a pesar de que ya teníamos una gran diferencia después del viernes por la noche. Muchísimas gracias al equipo, el coche ha ido genial y un triplete para Toyota es un resultado fantástico".

Normalmente cuando el campeonato se ha decidido solemos tener rallyes más anodinos. Aunque en Japón fue todo lo contrario. No había emoción por el título de campeón, pero sí por el de Subcampeón. Y es que Evans y Neuville llegaban con opciones de llevarse el gato al agua. Y aunque el galés iba por delante en la clasificación, el correr en casa de su marca le ponía una presión adicional. Y si encima teníamos unos tramos donde era complicado hasta mantenerse en pie pues la emoción estaba asegurada. Como lo demuestra el desguace que se montó en el primer tramo de verdad, el TC2, cuando Katsuta, Sordo y Fourmaux se salían de la carretera en el mismo punto. Y es que las lluvias, las horas y la estrechez de los tramos hacían del inicio del rallye el viernes toda una trampa.

Tras marcar un ritmo endiablado en los primeros sectores, Takamoto Katsuta fue el primer piloto que se despistó en la curva a derechas, 11,8 km después de la salida. La estrella japonesa hizo un trompo con su Toyota GR Yaris y el impacto causó daños en el radiador, obligándole a completar el tramo en modo EV. El que no tuvo tanta suerte fue sordo que llegó a ese punto y se salió cayendo por un terraplén llevándose varios árboles. Formaux le siguió con el Ford y tuvo la misma suerte. Resultado: se retiraron, aunque el japonés pudo terminar y siguió en el rallye para gozo de sus compatriotas que vieron como continuó al ataque y llegó a vencer en nada menos que 10 tramos, siendo el máximo Scratch Winner del rallye. Sin nada que perder y con tramos que había que ser cautelosos si te estabas jugando algo, pues el japonés ganaba tramo tras tramo. Mientras Evans fue sobreviviendo durante la jornada del viernes remontando a Neuville y colocándose al final líder, con Ogier completando el pódium provisional. Aunque al final de la jornada, Neuville tiro por la borda todo el trabajo hecho al salirse en un tramo y ya solo tuvo la posibilidad durante el rallye de ganar tramos y coger puntos en el Power Stage. "Ha sido un fin de semana divertido, pero podría-

7

GANADORES DIFERENTES EN JAPÓN A PESAR DE SU JUVENTUD.

PETER SOLBERG, DE SUBARU, GANÓ EL RALLYE INAUGURAL EN 2004. EN 2005, EL GANADOR FUE MARCUS GRÖNHOLM, DE PEUGEOT, Y EL GANADOR DE 2006 FUE SÉBASTIEN LOEB, CON CITROËN. MIKKO HIRVONEN LOGRÓ VICTORIAS CONSECUTIVAS EN 2007 Y 2008 ANTES DE QUE SÉBASTIEN OGIER GANARA LA ÚLTIMA EDICIÓN EN 2010.

6

MARCAS DIFERENTES HAN GANADO EN JAPÓN A PESAR DE SU JUVENTUD.

El Rally de Japón se celebró por primera vez en el WRC en 2004 y se celebró, hasta 2007, en la zona Tokachi-Obihiro de Hokkaido. En 2008 y 2010 (no hubo rally en 2009), el evento tuvo su sede en el centro de Hokkaido, con Sapporo como ciudad anfitriona.

CLASIFICACIONES

RALLYE JAPÓN

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	#33	E. EVANS	S. MARTIN	GR Yaris Rally1 HYBRID	3.32.08.8	
2	#17	S. OGIER	V. LANDAIS	GR Yaris Rally1 HYBRID	3.32.26.5*	+1:17.7
3	#69	K. ROVANPERA	J. HALTUNEN	GR Yaris Rally1 HYBRID	3.33.55.3	+1.46.5
4	#4	E. LAPPI	J. FERM	i20 N Rally1 HYBRID	3.34.59.1	+2:50.3
5	#18	T. KATSUTA	A. JOHNSTON	GR Yaris Rally1 HYBRID	3.34.09.1*	+3:10.3
6	#8	O. TANAK	M- JARVEOJA	PUMA RALLYE HYBRID	3:35:37.1	+3.28.3
7	#20	MIKKELSEN	T. ERKSEN	Fabia RS	3.39.42.5	+7.33.7
8	#21	N. GRYAZIN	K ALEXANDROV	Fabia RS	3.40.58.4	+8.49.6
9	#22	K. KAJETANOVICZ	M SZCZEPANIAK	Fabia RS	3.51.34.7	+19.25.9
10	#35	H. ARAI	H. TACHIKUI	208 Rallye 4	3.54.31.5	+22.22.7

*Penalizado 1:00

VENCEDORES DE LA EDICIÓN ANTERIOR: --
MEJORES TIEMPOS EN TRAMOS: Katsuta (10); Neuville (5) Evans (4); Lappi (2).
VENCEDORES DE LA TEMPORADA: Ogier (Montecarlo, México y Kenia); Tanak (Suecia y Chile); Evans (Croacia, Finlandia y Japón); Rovanpera (Portugal, Estonia y Grecia); Neuville (Cerdeña y Europa Central).

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO														TOTAL
1	K. ROVANPERÄ	18+5	12+3	12+2	12+4	25+5	15+5	18+4	25+5	R	25+5	12+5	18	15	**250**
2	E. EVANS	12+3	10+4	15	25	R	12+2	15+1	12+4	25+5	18+4	15+4	0+5	25	**216**
3	T. NEUVILLE	15+2	15	18+3	0+5	10	25	X	18+1	18+4	0	18+3	25+4	5	**189**
4	O. TÄNAK	10+4	25+2	2+4	18	12+4	0+4	8+5	4+2	R	12+3	25+2	15+1	12	**174**
5	S. OGIER	25+1	-	25+5	10+3	-	0+1	25+3	-	-	1	-	12+3	19	**133**
6	E. LAPPI	-	6+5	R	15+1	15+3	18	0+2	15+3	R	10+1	R	R	15	**113**
7	T. KATSUTA	8	R	0	8+2	0+2	0+3	12	6	15+2	8	10+1	10+2	12	**101**
8	D. SORDO	6	-	10+1	-	18+1	R	10	-	-	15+2	-	-	-	**63**
9	T. SUNINEN	-	-	-	-	1	8	-	10	12+3	-	R	8	-	**42**
10	O. SOLBERG	-	4	4	1	6	-	2	-	8	-	8	-	-	**33**

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS														TOTAL
1	TOYOTA	51	29	47	34	40	34	50	46	47	52	36	38	44	**504**
2	HYUNDAI	27	39	34	32	37	43	25	37	37	28	21	39	33	**399**
3	M-SPORT FORD	16	35	22	35	26	14	27	20	10	15	27	24	16	**271**

mos haber estado en la lucha por la victoria teniendo en cuenta la velocidad que teníamos. Estoy muy decepcionado por ese error, pero es lo que hay, y pedí disculpas al equipo por ello", comentó el belga cuando terminó el rallye.

Al final el rallye se completó con un triplete de Toyota que hizo muy feliz a Akio Toyoda presente en la prueba todo el fin de semana. Evans, Ogier y Rovanpera subieron al pódium para deleite de los japoneses.

Aunque la principal noticia fue la de que el bicampeón del mundo Rovanpera ha decidido hacer un programa parcial el año que viene. "Hemos conseguido mucho en los últimos años y ahora podemos descansar un poco, digamos, relajarnos y cargar las pilas para las futuras temporadas, que serán completas con el equipo. Creo que va a ser algo bueno", comentó el joven finlandés. También se confirmó que el ocho veces campeón del WRC Sébastien Ogier seguirá disputando pruebas seleccionadas a bordo de un GR Yaris Rally1, mientras que Elfyn Evans y Takamoto Katsuta completarán programas completos.

PARA SORPRESAS DE TODOS, ROVANPERA HA DECIDIDO HACER UN PROGRAMA PARCIAL PARA EL AÑO QUE VIENE.

POWER STAGE

JORDI PARRO
Comisario Deportivo Internacional

NUEVOS REGLAMENTOS EN LOS RALLY RAID

Estamos a las puertas de una nueva temporada, y como siempre, con el año nuevo nos llega el Dakar con muchísimas novedades. Como en las últimas ediciones, la prueba disputada en Arabia Saudita forma parte del Campeonato del Mundo de Rally Raid, compartiendo reglamento con el resto de las pruebas del campeonato, a diferencia de lo que sucedía antes cuando el Dakar iba por libre.

Este año la FIA, juntamente con ASO (promotora del campeonato y organizadora del Dakar), ha introducido algunos cambios en el reglamento, algunos meramente cosméticos, y otros dirigidos a mejorar los aspectos deportivos de las pruebas. En primer lugar, se ha cambiado la terminología de las diferentes pruebas todo terreno: dependiendo de la longitud de las pruebas de más corta a más larga tendremos Cross Country Rally, Baja, Rally-Raid y Marathon Rally-Raid. Nada especialmente nuevo.

En segundo lugar, se ha cambiado la terminología de las diferentes categorías de vehículos: Las antiguas categorías de vehículos denominadas T1 (Prototipos), T2 (Vehículos 4x4 prácticamente de serie), T3 (Prototipos ligeros tipo SSV), T4 (SSV prácticamente de serie) y T5 (Camiones de carreras) pasarán a denominarse respectivamente Ultimate, Stock, Challenger, SSV y Truck. Para poder distinguirlos, además de una numeración diferente, también cambia el color de los dorsales de competición para cada categoría. Rojo para los Ultimate, Gris para los Stock, Naranja para los Challenger, Azul para los SSV y Negro para los Truck.

En cuanto a los cambios deportivos, los más destacables son el establecimiento de una lista de pilotos prioritarios categorizados con diferentes estatus, como ya se hace en campeonatos de resistencia en circuito. Dependiendo de los últimos resultados de cada piloto, éste será categorizado como piloto Platinum, Gold o Silver.

Después de la etapa prólogo, los diez primeros participantes que participen con un vehículo Ultimate escogerán su posición de salida para la 1ª etapa siempre y cuando hayan marcado un tiempo por debajo del 115% del ganador de la etapa prólogo.

En las etapas siguientes, en 1er lugar, tomarán la salida los participantes con vehículos Ultimate que hayan marcado un tiempo de etapa inferior al 115% del ganador. En 2º lugar, saldrán los otros pilotos Platinum con vehículos Ultimate, seguidos de los otros pilotos Gold con vehículos Ultimate. En siguiente lugar lo harán los participantes con vehículos Ultimate, Stock, Challenger y SSV que marquen un tiempo inferior al 120% del ganador. Después de una pausa de 10 minutos saldrán los 5 primeros camiones, excepto en algunas etapas en las que los comisarios consideren que por características del terreno deben salir más atrás. Finalmente, el resto de los participantes partirán por orden de clasificación de la etapa anterior.

Los participantes Platinum o Gold de las categorías Stock, Challenger y SSV que no alcancen un tiempo inferior al 115% del ganador de su categoría podrán ser reposicionados después del ultimo participante que haya conseguido un tiempo inferior a ese 115%. Los participantes Silver podrán solicitar un reposicionamiento por carrera, hasta 1 hora antes de la publicación del orden de salida de la etapa siguiente.

Aunque nunca llueve al gusto de todos, veremos si con esta nueva regla se solucionan los problemas que tenían algunos pilotos rápidos pero que no se encontraban en la anterior lista de prioritarios, y que siempre se encontraban relegados a posiciones de salida poco ventajosas al reposicionarse los pilotos prioritarios.

> Este año la FIA, juntamente con ASO (promotora del campeonato y organizadora del Dakar), ha introducido algunos cambios en el reglamento, algunos meramente cosméticos, y otros dirigidos a mejorar los aspectos deportivos de las pruebas.

WRC

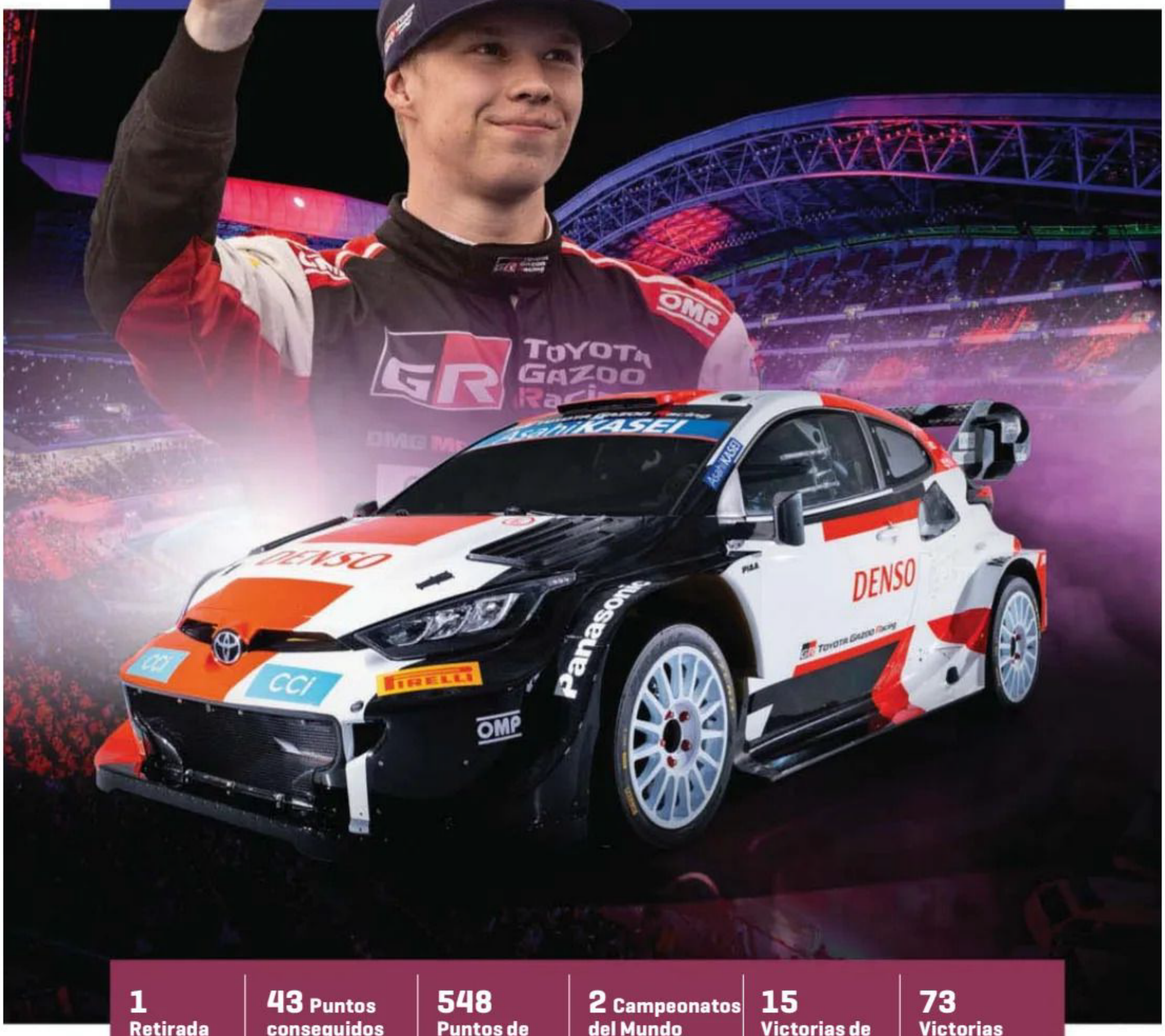
CIFRAS WRC TEMPORADA 2023

KALLE ROVANPERÄ

3 Victorias

250 Puntos totales

8 Podiums



1 Retirada

43 Puntos conseguidos en el Power Stage

548 Puntos de Toyota

2 Campeonatos del Mundo

15 Victorias de tramos en Estonia

73 Victorias de tramo en total

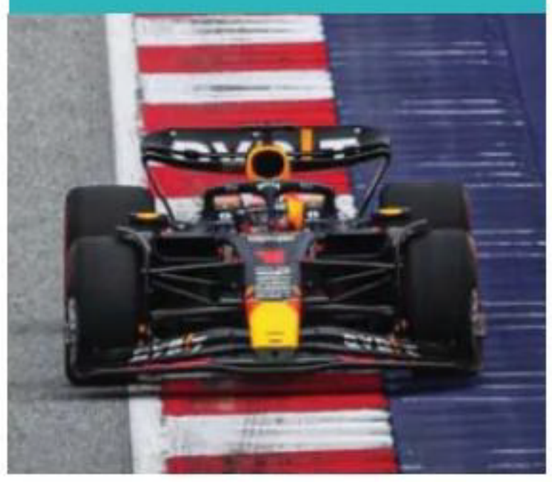
NEXT

BMW M4 GT4

¡AHORA SÍ! PROBAMOS LA ÚLTIMA CRIATURA DEDICADA A LA COMPETICIÓN DE LA FIRMA BÁVARA.

F1

TRACK LIMITS: ANALIZAMOS LA LÍNEA DE LA DISCORDIA.



Motor Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE

un dossier del Lotus Elan

AUTOMOVIL

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN
automovil@slib.es
Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucceti.
Diseño y maquetación: Ramón Cánovas.
Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) **eventos_motor@slib.es**
Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).
Publicidad: Raúl Moreno **rmoreno@slib.es**
Producción: Manuel Torres.
Client Services: **coordinacionpublicidad@slib.es**
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00.**
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: **suscripciones@slib.es** **Teléfono:** **91 060 44 83**
Web: **suscripciones.sportlifeiberica.es**
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

AUTOMÓVIL contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

Imprime: Rotocobrhi. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid. **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-37259-1977

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.

PRECIO: 3,5 euros, IVA incluido. Canarias: 3,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 3 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

SUSCRÍBETE

AUTOMOVIL

Suscripción 3 números de Automóvil

+

Libro F1 Los mejores pilotos de la historia

20 €

Un homenaje a esos pilotos que por raza, personalidad y dotes de pilotaje, han marcado la historia de este deporte desde el nacimiento de la Fórmula 1 en 1950.

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es

suscripciones@slib.es

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

UN ICONO URBANO

RANGE ROVER
EVOQUE

Gama Range Rover Evoque 24 MY: consumo combinado WLTP 1,4-8,1 l/100 km, emisiones combinadas de CO_2, WLTP 31-184 g/km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en www.landrover.es*